

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR
DALAM MENUNJANG KELANCARAN AKSESIBILITAS
MASYARAKAT KECAMATAN KUNDURAN KABUPATEN BLORA**

Skripsi

Disusun Guna Memenuhi Sebagian Persyaratan Mencapai

Derajat Sarjana Ilmu Politik (S.Sos)

Jurusan Ilmu Politik (IP)



Oleh:

SITI BADRIYAH

NIM. 1706016014

**FAKULTAS ILMU SOSIAL ILMU POLITIK
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI WALISONGO**

SEMARANG

2021

HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING

Kepada

Yth. Dekan

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

UIN Walisongo Semarang

Di tempat

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Setelah membaca, mengadakan koreksi, dan perbaikan sebagaimana mestinya, maka saya menyatakan bahwa skripsi saudara:

Nama : Siti Badriyah

NIM : 1706016014

Fak./Jur. : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik / Ilmu Politik

Judul Skripsi : **Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur dalam Menunjang Kelancaran Aksesibilitas Masyarakat Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora.**

Dengan ini telah saya setuju dan mohon agar segera diujikan. Demikian, atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Semarang, 03 Mei 2021

Pembimbing Skripsi,



Drs. H. Nur Syamsudin, M.Ag.
NIP. 19680505 199503 1 002

HALAMAN PENGESAHAN

SKRIPSI

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DALAM MENUNJANG KELANCARAN AKSESIBILITAS MASYARAKAT KECAMATAN KUNDURAN KABUPATEN BLORA

Disusun Oleh:

Siti Badriyah

1706016014

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji
pada tanggal 24 Mei 2021 dan dinyatakan Lulus memenuhi
syarat guna memperoleh Gelar Sarjana Ilmu Politik (S.Sos)

Susunan Dewan Penguji



Fanani, M.Ag
NIP. 197809302003121001

Sekretaris

Drs. H. Nur Syamsudin, M.Ag.
NIP. 19680505 199503 1 002

Penguji I

Prof. Dr. H. Abu Rokhmad, M.Ag
NIP. 197604072001121003

Penguji II

Rofiq, M.Si
NIP. 2005037306

HALAMAN PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi ini adalah hasil kerja saya sendiri dan di dalamnya tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi di lembaga pendidikan lainnya. Pengetahuan yang diperoleh dari hasil penerbitan maupun yang tidak diterbitkan, sumbernya dijelaskan di dalam tulisan dan daftar pustaka.

Blora, 03 Mei 2021



Siti Badriyah
NIM: 1706016014

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, Puji Syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa atas segala limpahan rahmat, taufiq serta hidayah-Nya sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Shalawat serta salam penulis haturkan kepada junjungan kita Nabi Muhammad SAW beserta keluarga, sahabat dan seluruh pengikutnya.

Penulisan skripsi ini berjudul **“IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DALAM MENUNJANG KELANCARAN AKSESIBILITAS MASYARAKAT KECAMATAN KUNDURAN KABUPATEN BLORA”**, merupakan syarat bagi penulis untuk memperoleh gelar Sarjana Ilmu Politik (S.Sos) pada Jurusan Ilmu Politik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (FISIP), Universitas Islam Negeri (UIN) Walisongo Semarang.

Penulis menyadari, bahwa dalam penulisan skripsi ini masih banyak kesalahan dan kekurangan baik dari segi kaidah penulisan maupun analisis. Hal tersebut disebabkan karena keterbatasan dan kemampuan penulis yang jauh dari kata sempurna. Untuk kesempurnaan kedepannya, dengan kerendahan hati penulis sangat mengharap kritik dan saran yang bersifat membangun dari pembaca sekalian. Selain itu, penulis mengharapkan skripsi ini dapat menjadi bentuk penelitian awal yang dapat dipergunakan dan bermanfaat bagi peneliti lain di kemudian hari.

Pada kesempatan ini, dengan segala kerendahan hati, penulis mengucapkan terima kasih kepada:

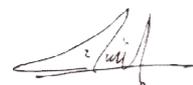
1. Dr. Hj. Misbah Zulfa Elisabeth, M.Hum., Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UIN Walisongo Semarang.
2. H. Adib, S.Ag., M.Si., Ketua Prodi Ilmu Politik dan Bapak Muhammad Mahsun, M.A., Sekretaris Prodi Ilmu Politik. Serta staf administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik.
3. Bapak Drs. H. Nur Syamsudin, M.Ag., selaku Dosen Pembimbing Skripsi yang telah meluangkan waktu, memberikan bimbingan, nasehat, pembelajaran, ilmu, sekaligus motivasi selama penulis menempuh perkuliahan dan proses penulisan skripsi ini.

4. Seluruh Dosen Pengajar di Jurusan Ilmu Politik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Negeri (UIN) Walisongo Semarang, yang telah memberikan banyak hal, tidak hanya ilmu, melainkan juga pembelajaran hidup selama proses perkuliahan.
5. Seluruh narasumber penelitian pada: Dinas PUPR Kabupaten Blora (Bapak Kanthi Suseno, SE dan Bapa Yudi Kristiawan, ST); UPTD Pengelolaan Jalan, Jembatan dan Irigasi Wilayah III Bapak Munajat; Seksi Pembangunan Kecamatan Kunduran Bapak Tri Haru Poedjiriyanto, SE; Perangkat Desa Sonokidul Bapak Suyesman; serta seluruh warga Kecamatan Kunduran yang terlibat dalam pemberian informasi terkait.
6. Ibunda tercinta Ibu Kasiyati dan ayahanda Bapa Sukarji atas do'a, cinta, kasih sayang, semangat dan motivasi yang tucurahkan tanpa henti demi tercapainya cita-cita anaknya ini. Ribuan kata terima kasih bahkan milyaran materi tidak akan pernah bisa membayar semua yang telah diberikan kepada penulis sampai saat ini. Terima kasih ibu dan bapak, saya mencintai kalian seumur hidup dan selamanya.
7. Saudaraku dan sahabatku yang senantiasa memberikan semangat dan motivasi kepada penulis, sehingga membuat penulis sadar bagaimana harus bertindak agar semua cita-cita bisa tercapai dan harus bisa membuat ibu dan bapak bangga.
8. Seluruh teman-teman seperjuangan Ilmu Politik 2017 khususnya kelas Ilmu Politik B, teman-teman organisasi, teman-teman bermain, dan teman-teman yang pernah memberikan semangat dan dukungan, canda, tawa, berbagi cerita dan pengalaman selama proses perkuliahan hingga selesainya skripsi ini. Terima kasih semuanya, sukses untuk kita semua.

Saya berharap Allah SWT, berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu saya dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini. Semoga skripsi ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan khususnya ilmu politik dimasa mendatang.

Blora, 03 Mei 2021

Penulis



Siti Badriyah
NIM: 1706016014

PERSEMBAHAN

Alhamdulillahirobbil'amin, Sujud syukur kepada Allah SWT, atas rahmat, rizki dan hidayah-Nya, menjadikan saya manusia yang senantiasa berfikir, berilmu, beriman, bersabar, bersyukur dan bertakwa dalam menjalankan kehidupan di dunia ini.

Saya persembahkan sebuah keberhasilan ini untuk Ibunda (Kasiyati) dan Ayahanda (Sukarji) tercinta, yang tiada hentinya selalu mendo'akan, memberikan semangat, nasehat, kasih sayang dan pengorbanan yang tiada hentinya sehingga saya bisa menyelesaikan studi ini.

Untuk saudara kandung saya Fatimatus Sa'diyah dan keluarga besar dari pihak Ibu maupun Bapak semuanya, atas semangat, dukungan dan do'a yang telah kalian berikan kepada saya selama ini.

Untuk kalian teman-teman seperjuangan saya dan sahabat-sahabat saya yang tidak bisa saya sebutkan satu persatu, atas bantuan, semangat dan dukungan kalian sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi ini.

MOTTO

“Waktu bagaikan pedang. Jika Kita tidak memanfaatkannya dengan baik, maka ia lah yang akan memanfaatkan Kita” HR. Muslim.

Maka dari itu. Tidak ada yang tidak bisa kita gapai di dunia ini, asal kita dapat melawan sifat malas dan tak mau berusaha.

ABSTRAK

This study aims to describe the implementation of road and bridge construction policies in Kunduran District during the implementation of the Blora Regency RPJMD 2016-2021 and to determine the impact of the implementation of development policies on community accessibility. The method used in this research is a descriptive qualitative method. Data collection techniques obtained from interviews, observation and documentation. The results of the study indicate that the implementation of district road development policies in Kunduran District has not been able to run optimally, because until January 2021 roads in good condition in all Blora Regency only reached 22.29% and specifically in Kunduran District it reached 24.06% with target indicators performance to be achieved by 65%. On the other hand, the construction of the bridge has run more optimally, because the bridge has reached the target of 86.0% of the bridge in good condition with a performance target indicator that must be achieved at 81%. As for the inhibiting variables in implementing road development policies, including: communication between implementers is not running smoothly; lack of budget; there is still a poor level of compliance and commitment from service providers; and the absence of SOPs at the PUPR Office of Blora Regency. Regarding the impact of the implementation of development policies on public accessibility, it cannot be felt optimally, because the condition of the transportation network, especially the roads, is inadequate, this is related to the level of efficiency of the time they travel.

Keywords: Policy Implementation, Road and Bridge Infrastructure, Accessibility.

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan implementasi kebijakan pembangunan jalan dan jembatan di Kecamatan Kunduran selama pelaksanaan RPJMD Kabupaten Blora Tahun 2016-2021 dan untuk mengetahui dampak implementasi kebijakan pembangunan terhadap aksesibilitas masyarakat. Adapun metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif. Teknik pengumpulan data diperoleh dari wawancara, observasi dan dokumentasi. Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi kebijakan pembangunan jalan kabupaten di Kecamatan Kunduran belum bisa berjalan dengan optimal, karena hingga Januari 2021 jalan dalam kondisi baik di seluruh Kabupaten Blora hanya mencapai 22,29% dan khusus di Kecamatan Kunduran mencapai 24,06% dengan indikator target kinerja yang harus dicapai sebesar 65%. Dan sebaliknya untuk pembangunan jembatan sudah berjalan lebih optimal, karena telah menempuh target 86,0% jembatan dalam kondisi baik dengan indikator target kinerja yang harus dicapai sebesar 81%. Adapun variabel-variabel penghambat dalam mengimplementasikan kebijakan pembangunan jalan, diantaranya: komunikasi antar implementor kurang berjalan dengan lancar; minimnya anggaran; masih adanya tingkat kepatuhan serta komitmen dari pihak penyedia jasa yang kurang baik; dan belum adanya SOP pada Dinas PUPR Kabupaten Blora. Mengenai dampak implementasi kebijakan pembangunan terhadap aksesibilitas masyarakat juga belum dapat dirasakan secara optimal, karena kondisi jaringan transportasi khususnya jalan belum memadai, hal ini berkaitan dengan tingkat efisiensi waktu yang mereka tempuh.

Kata Kunci: Implementasi Kebijakan, Infrastruktur Jalan dan Jembatan, Aksesibilitas.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iii
KATA PENGANTAR	v
PERSEMBAHAN.....	vii
MOTTO	viii
ABSTRAK.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah.....	6
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	6
1. Tujuan Penelitian	6
2. Manfaat Penelitian	6
D. Tinjauan Pustaka	7
E. Metode Penelitian	12
1. Jenis dan Pendekatan Penelitian	12
2. Definisi Konseptual	12
3. Sumber dan Jenis Data.....	13
4. Teknik Pengumpulan Data.....	14
5. Teknik Analisis Data.....	15
BAB II KERANGKA TEORI	16

A.	Teori Implementasi Kebijakan George C. Edward III (1980)	16
B.	Aksesibilitas	21
BAB III GAMBARAN UMUM OBJEK STUDI DAN HASIL PENELITIAN		26
A.	Pandangan Umum Kecamatan Kunduran	26
1.	Letak Geografis Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora.....	26
2.	Kondisi Topografis Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora	27
3.	Tata guna Lahan di Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora.....	28
4.	Kondisi Demografis Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora	29
5.	Kondisi Sosial Ekonomi di Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora	33
6.	Struktur Organisasi Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora	34
7.	Visi dan Misi Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora.....	36
B.	Pembangunan Infrastruktur di Kecamatan Kunduran.....	36
BAB IV IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DI KECAMATAN KUNDURAN KABUPATEN BLORA.....		42
A.	Pelaksanaan Pembangunan Infrastruktur di Kecamatan Kunduran	42
B.	Variabel-Variabel yang Berperan Penting dalam Keberhasilan Implementasi.....	49
BAB V DAMPAK IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR TERHADAP AKSESIBILITAS MASYARAKAT		64
A.	Tingkat Aksesibilitas di Kecamatan Kunduran.....	64
B.	Dampak Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur terhadap Aksesibilitas	72
BAB VI PENUTUP		75
A.	Kesimpulan	75
B.	Saran	76
DAFTAR PUSTAKA		77
LAMPIRAN.....		81

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Kegiatan Bina Marga Dinas PUPR Kabupaten Blora Tahun 2019-2021	4
Tabel 2. Panjang Jalan Kabupaten Menurut Kondisi Jalan	5
Tabel 3. Aplikasi Konseptual Model Edward III.....	20
Tabel 4. Klasifikasi Tingkat Aksesibilitas	24
Tabel 5. Ketinggian Tanah dan Jarak Menurut Desa/Kelurahan di Kecamatan Kunduran, 2019.....	28
Tabel 6. Luas Tanah Menurut Jenis Lahan di Kecamatan Kunduran, 2019	29
Tabel 7. Statistik Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin.....	29
Tabel 8. Jumlah Penduduk dan Tingkat Kepadatan Menurut Desa/Kelurahan di Kecamatan Kunduran, 2019.....	30
Tabel 9. Jumlah Penduduk Menurut Rasio Ketergantungan Per-Desa/Kelurahan di Kecamatan Kunduran, 2019.....	32
Tabel 10. Karakteristik Kepala Keluarga Berdasarkan Pendidikan Per-Tanggal: 31-12-2019	33
Tabel 11. Daftar Penetapan Status Ruas Jalan Sebagai Jalan Kabupaten yang Terbentang di Wilayah Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora.....	39
Tabel 12. Indikator Kinerja dan Target Kinerja RPJMD Blora Tahun 2016-2021	42
Tabel 13. Data Dasar Prasarana Provinsi, Kabupaten Blora Per-Januari 2021	43
Tabel 14. Pegawai Negeri Sipil DPUPR Kab. Blora Berdasarkan Tingkat Pendidikan dan Jenis Kelaminnya	54
Tabel 15. Pegawai DPUPR Kabupaten Blora Berdasarkan Pendidikan dan Golongan	55
Tabel 16. Tenaga Kontrak DPUPR Kab. Blora	55
Tabel 17. Tenaga Harian Lepas DPUPR Kab. Blora.....	55
Tabel 18. Luas Daerah dan Jumlah Pulau Menurut Kecamatan di Kabupaten Blora.....	65
Tabel 19. Ketersediaan Jaringan Jalan Kabupaten dan Jembatan yang Terbentang di Kecamatan Kunduran.....	65
Tabel 20. Kondisi Kualitas dan Kuantitas Jalan Kabupaten di Kecamatan Kunduran.....	67
Tabel 21. Kondisi Bangunan Jembatan yang Terbentang pada Ruas Jalan Kabupaten di Kecamatan Kunduran.....	69
Tabel 22. Jarak untuk Mencapai Ibukota Kecamatan dan Ibukota Kabupaten.....	70
Tabel 23. Klasifikasi Tingkat Aksesibilitas	72

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Sekuensi Implementasi Kebijakan	16
Gambar 2. Model Implementasi George C. Edward III.....	17
Gambar 3. Peta Kecamatan Kunduran.....	27
Gambar 4. Bagan Struktur Organisasi Kecamatan Kunduran	35
Gambar 5. Peta Jalan Kabupaten Blora	37
Gambar 6. Kondisi Infrastruktur Jalan di Kecamatan Kunduran Berdasarkan Ruas Jalannya	37
Gambar 7. Kondisi Jembatan di Lintasan Jalan Kabupaten yang Terbentang di Kecamatan Kunduran.....	40
Gambar 8. Bagan Struktur Organisasi Dinas PUPR Kabupaten Blora.....	62

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Surat Ijin Observasi	81
Lampiran 2. Pedoman Wawancara Penelitian	82
Lampiran 3. Dokumentasi Penelitian.....	84

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pembangunan infrastruktur di suatu daerah dianggap sangat penting guna mencapai kesejahteraan masyarakat. Suatu daerah dapat memiliki tingkat kesejahteraan yang tinggi apabila memiliki infrastruktur yang memadai dan merata di wilayahnya. Sebab, ketersediaan infrastruktur yang memadai dapat memperlancar mobilitas barang dan manusia serta aksesibilitas wilayah. Didalam (Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014) Pasal 258 ayat (1) tentang Pemerintahan Daerah, dijelaskan bahwa: “*Daerah melaksanakan pembangunan untuk peningkatan dan pemerataan pendapatan masyarakat, kesempatan kerja, lapangan berusaha, meningkatkan akses dan kualitas pelayanan publik dan daya saing daerah*”.

Pembangunan infrastruktur pada dasarnya menyangkut proses perbaikan melalui perencanaan dalam merubah suatu kondisi. Sehingga dapat diimplementasikan untuk kepentingan masyarakat. Implementasi dalam sebuah kebijakan tersebut dapat diartikan sebagai proses untuk melaksanakan kebijakan supaya mencapai hasil yang sesuai dengan tujuan atau sasaran dari suatu kebijakan tersebut. Keberhasilan implementasi kebijakan akan ditentukan oleh banyak variabel atau faktor yang saling berhubungan satu sama lain. Dalam pandangan Edwards III, implementasi kebijakan telah dipengaruhi oleh empat variabel, yakni: komunikasi, sumber daya, disposisi dan struktur birokrasi (Subarsono, 2005, hal. 90).

Dengan adanya kebijakan publik dari pemerintahan daerah yang tepat sasaran khususnya dalam bidang pembangunan infrastruktur, maka kesejahteraan masyarakat di wilayah tersebut akan semakin tinggi. Masyarakat akan merasa sangat terbantu terutama dalam menunjang kelancaran aksesibilitas keseharian mereka. Seperti halnya jalan yang ada di Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora yang sangat berpengaruh bagi aksesibilitas masyarakat selama ini.

Kondisi jalan penghubung antar desa di kecamatan ini masih banyak yang masuk dalam kategori sebagai jalan rusak bahkan rusak berat. Kerusakannya sangat bervariasi, mulai dari jalan yang berlubang, aspal yang mengelupas, sampai batu yang bermunculan. Ketika musim penghujan tiba kondisi jalan menjadi licin,

berlumpur, becek dan terdapat genangan air dimana-mana. Dan ketika musim kemarau tiba jalan menjadi berdebu yang mengakibatkan para pengendara sulit untuk melihat kondisi jalan terutama bagi pengendara sepeda motor. Sehingga masyarakat yang sering melintasinya memberikan nama sebagai “*jeglongan sewu*”. Sebutan ini secara tidak langsung sebagai sindiran untuk menyebut banyaknya jalan kabupaten yang rusak. *Jeglongan* dalam bahasa Jawa memiliki arti cekungan atau lubang jalan, sedangkan *sewu* berarti seribu untuk menggambarkan banyaknya jalan berlubang di kawasan tersebut.

Dan bahkan pada kisaran 3 (tiga) tahun yang lalu salah satu jalur jalan yang ada di Kecamatan Kunduran ini sampai sempat dijadikan sebagai lokasi shooting Sinema Wajah Indonesia hasil produksi Surya Citra Televisi (SCTV) yang berjudul “Lubang Tikus” karya Deddy Mizwar, yang skenarionya langsung ditulis oleh warga Blora sendiri yakni Haris Suhud. Menurut Deddy Mizwar, Lubang Tikus merupakan film yang diangkat dari kondisi nyata di Kabupaten Blora (JawaPos.com, 21 Agustus 2018). Film ini menceritakan sebuah kritikan kepada pemerintah setempat atas pengabaian mereka terhadap kondisi jalan rusak selama puluhan tahun. Kondisi jalan berlubang itu digambarkan menjadi sumber masalah bagi banyak orang, yang berakibat: perekonomian warga menjadi tersendat, kasus gizi buruk, kesehatan terganggu dan pendidikan pun menjadi terbengkalai.

Disamping kondisi jalan seperti itu penerangan jalan juga masih minim, sehingga membahayakan pengendara saat melintasi jalan tersebut di malam hari. Selain mengakibatkan rawan kecelakaan juga akan berpeluang terjadinya tindak kejahatan, seperti perampokan maupun pembegalan. Di sisi lain kondisi jembatan sebagai penghubung jalan tersebut juga masih terlalu sempit dan kondisi lintasannya juga masih kurang begitu baik. Sehingga ketika akan melintasinya harus pelan-pelan serta hati-hati dan secara bergantian terlebih dahulu walau itu antara pengendara sepeda motor dengan pengendara mobil pribadi.

Dengan kondisi infrastruktur yang telah digambarkan di atas, menurut pengamatan peneliti yang kebetulan merupakan salah satu warga di Kecamatan Kunduran sendiri, bahwa kondisi infrastruktur tersebut telah berdampak buruk bagi aksesibilitas masyarakat sehari-hari, baik dalam bidang ekonomi, pendidikan, kesehatan, maupun kegiatan-kegiatan sosial lainnya.

Misalnya pada bidang perekonomian, karena masyarakat Kecamatan Kunduran mayoritas bermata pencaharian sebagai petani, maka kondisi infrastruktur tersebut secara tidak langsung akan berpengaruh terhadap proses penyaluran hasil produksi petani di musim panen. Apabila kondisi infrastruktur jalan buruk para tengkulak (*pengebas*) yang datang hanya sedikit, tidak sebanyak di wilayah yang memiliki infrastruktur jalan yang memadai. Akibatnya hasil panen petani akan lebih rendah dibandingkan dengan harga di wilayah yang memiliki infrastruktur jalan yang lebih baik. Dan apabila para petani menjual hasil panennya sendiri ke tempat pemasaran, bisa jadi akan mendapatkan harga yang lebih tinggi, tetapi disisi lain mereka juga membutuhkan banyak biaya untuk mengangkut hasil panennya ke tempat pemasaran, maka hasil yang didapat juga akan sama rendahnya.

Selain berpengaruh di bidang ekonomi juga akan berpengaruh di bidang pendidikan, kesehatan dan kegiatan-kegiatan sosial lainnya. Dalam bidang pendidikan misalnya, bagi pelajar yang menempuh pendidikan di ibukota kecamatan, mereka merasa terganggu dengan kondisi jalan yang memprihatinkan seperti itu. Pelajar akan membutuhkan waktu tempuh yang lama dan ekstra kehati-hatian untuk sampai di sekolah. Kalau tidak berangkat lebih pagi mereka akan terlambat, dan kalau tidak pelan-pelan dan hati-hati mereka akan sampai ke sekolah dalam kondisi seragam sekolah dan sepatu yang kotor. Selanjutnya dalam bidang kesehatan, ketika warga butuh berobat ke kota dengan penyakit yang serius masyarakat akan terhambat perjalanannya, yang berakibat akan terancamnya nyawa mereka. Belum lagi ketika musim liburan tiba, masyarakat menjadi sulit untuk pergi berlibur ke pusat keramaian kota.

Maka aksesibilitas wilayah di sini dapat dipahami sebagai kemampuan wilayah untuk dapat diakses oleh pihak luar baik secara langsung maupun tidak langsung. Aksesibilitas tersebut terdiri dari prasarana (sistem jaringan jalan) yang ada beserta ketersediaan sarana untuk melakukan kegiatan. Salah satu variabel atau faktor yang dapat menyatakan tinggi rendahnya aksesibilitas wilayah dalam suatu daerah adalah dengan melihat banyaknya sistem jaringan jalan yang tersedia pada daerah tersebut (Sumadi, dkk 2015 dalam (Rahayu, 2020, hal. 28)).

Oleh karena itu dalam menunjang kelancaran aksesibilitas wilayah tersebut, sangat dibutuhkan perhatian dari pemerintah daerah setempat, salah satunya dengan cara

melaksanakan pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan yang memadai. Disamping itu pengguna jalan khususnya masyarakat Kecamatan Kunduran juga harus dapat memanfaatkan dan menggunakan infrastruktur tersebut sebagai akses untuk mempermudah dan memperlancar aksesibilitas mereka. Fungsi jalan harus diperhatikan dengan baik, melalui pemeliharaan dan perawatan jalan secara berkala. Hal ini karena jalan memiliki peran yang sangat penting bagi perkembangan dan kemajuan kegiatan ekonomi, pendidikan, kesehatan, budaya, pertahanan, keamanan, dan kegiatan sosial lainnya (Walid, 2016, hal. 12).

Untuk tingkat kesejahteraan masyarakat yang tinggi tentunya merupakan tujuan yang ingin dicapai oleh setiap pemerintahan daerah. Kesejahteraan tersebut tidak hanya untuk lapisan masyarakat tertentu saja, melainkan harus bisa merata dirasakan oleh semua lapisan masyarakat sehingga akan tercapai keberhasilan dalam pembangunan. Salah satu penyebab kesejahteraan masyarakat dapat meningkat dikarenakan adanya pembangunan infrastruktur dan dapat ditandai dengan peningkatan kelancaran mobilitas barang dan manusia serta aksesibilitas wilayahnya. Hal tersebut sesuai dengan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kabupaten Blora tahun 2016-2021 yang tertuang dalam (Peraturan Daerah Kabupaten Blora Nomor 10 Tahun 2016) dengan Visi: “Terwujudnya Masyarakat Blora yang Lebih Sejahtera dan Bermartabat”. Dengan didukung oleh beberapa misi, salah satunya yaitu meningkatkan kualitas dan kuantitas sarana dan prasarana publik. Dengan menempuh strategi perbaikan kondisi jaringan infrastruktur transportasi jalan bagi peningkatan kelancaran mobilitas barang dan manusia serta aksesibilitas wilayah.

Secara umum, untuk mengetahui bagaimana implementasi program pelaksanaan pembangunan infrastruktur jalan selama periode pelaksanaan kebijakan RPJMD Kabupaten Blora tahun 2016-2021, khusus di wilayah Kecamatan Kunduran, dapat dilihat dari pelaksanaan pembangunan infrastruktur pada tiap tahunnya. Adapun daftar kegiatan Bina Marga Dinas PUPR Kabupaten Blora pada 3 (tiga) tahun terakhir ini adalah sebagai berikut:

Tabel 1. Kegiatan Bina Marga Dinas PUPR Kabupaten Blora Tahun 2019-2021
(khusus di wilayah Kecamatan Kunduran)

	Peningkatan Jalan	Panjang Jalan (M)	Kebutuhan Dana/Pagu
--	--------------------------	--------------------------	----------------------------

			Indikatif
2019	Rowobungkul - Kemiri Kec. Ngawen/Kunduran	300 M	1.175.000.000
	Ngronggah – Buloh	600 M	1.000.000.000
	Kunduran – Doplang	150 M	1.000.000.000
	Plosorejo – Cungkup	500 M	1.000.000.000
	Sonokidul – Kemiri	150 M	1.000.000.000
2020	Doplang – Kunduran	1000 M	5.000.000.000
	Kunduran – Bakah	500 M	2.510.340.000
	Muraharjo – Kalangrejo	300 M	1.300.000.000
	Tawangrejo – Bergolo	600 M	900.000.000
	Doplang – Kunduran	800 M	4.070.000.000
2021	Muraharjo – Jetak	550 M	1.000.000.000
	Doplang – Kunduran	1000 M	3.000.000.000

Sumber: Dinas PUPR (Data Kegiatan Pembangunan Jalan dan Jembatan di Kecamatan Kunduran).

Berdasarkan tabel diatas, pada dasarnya dalam implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan di Kecamatan Kunduran sejak pelaksanaan RPJMD Kabupaten Blora Tahun 2016-2021 sudah terlaksana pembangun pada tiap tahunnya. Akan tetapi hingga saat ini pembangunan belum bisa terlaksana dengan maksimal (100%), karena keterbatasan anggaran, faktor alam, serta masih banyaknya kondisi jalan rusak di Kabupaten Blora (Munajat, Gambaran Umum Implementasi Pembangunan Infrastruktur Jalan Selama Pelaksanaan Kebijakan RPJMD Kabupaten Blora Tahun 2016-2021, 2021). Adapun kondisi jalan Kabupaten Blora dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 2. Panjang Jalan Kabupaten Menurut Kondisi Jalan di Kabupaten Blora (Km), 2018–2020

Kondisi Jalan	2018	2019	2020
Baik	527.35	582.68	269,93
Sedang	155.29	147.09	501,46
Rusak	304.10	285.56	412,45
Rusak Berat	224.10	195.51	27,00
Jumlah/Total	1210.84	1210.84	1210,84

Sumber: (Dokumen Kabupaten Blora Dalam Angka 2021).

Dengan melihat tabel diatas, kondisi jalan di wilayah Kabupaten Blora mengalami kerusakan yang cukup terasa, bahkan kondisi jalan baik pada tahun 2020 mengalami penurunan yang sangat drastis walaupun pada tahun sebelumnya sempat mengalami peningkatan dan begitupun sebaliknya untuk kondisi jalan rusak di tahun 2020 mengalami peningkatan hampir 2 (dua) kali lipat. Hal inilah salah satu penyebab yang

menimbulkan sifat prasangka buruk oleh masyarakat setempat terhadap pemangku kepentingan yang terlibat, hingga melontarkan beberapa kritikan kepadanya dan mulai berprasangka bahwa lambannya pembangunan selama ini karena adanya ketidakberesan dalam proses pelaksanaan kebijakan pembangunan jalan selama ini. Karena mereka merasa dengan kondisi seperti ini akses keseharian mereka terganggu dengan artian kesejahteraan mereka terabaikan oleh pemerintah setempat.

Berdasarkan uraian permasalahan diatas, penulis termotivasi untuk melakukan penelitian dengan judul “**Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur dalam Menunjang Kelancaran Aksesibilitas Masyarakat Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora**”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, penulis merumuskan permasalahan tersebut dalam bentuk pertanyaan, yaitu:

1. Bagaimana Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur di Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora?
2. Bagaimana Dampak Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Terhadap Aksesibilitas Masyarakat?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan pertanyaan yang dirumuskan dalam rumusan masalah diatas, maka tujuan penelitian yang akan dicapai yaitu:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur di Kecamatan Kunduran, selama pelaksanaan RPJMD Kabupaten Blora Tahun 2016-2021.
2. Untuk menganalisis dampak dari implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur terhadap aksesibilitas masyarakat selama ini.

2. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian dapat ditinjau dari dua aspek:

1. Manfaat Akademisi

Bagi pihak Program Studi Ilmu Politik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (FISIP) Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pada pengembangan di bidang politik. Dan khususnya bagi penulis, penelitian ini akan bermanfaat untuk mengembangkan kemampuan sebagai kelengkapan menyelesaikan studi strata satu (SI) FISIP UIN Walisongo Semarang. Serta sebagai bentuk pengaplikasian ilmu yang telah didapat selama perkuliahan dalam mengatasi permasalahan yang terjadi dilingkungan masyarakat.

2. Manfaat Praktis

Penulis berharap dengan adanya penelitian ini dapat mengungkap problem statement yang berhubungan dengan pembangunan infrastruktur di Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora dan nantinya dapat dijadikan sebagai bahan evaluasi serta pertimbangan pemerintah dalam upaya meningkatkan aksesibilitas dan kesejahteraan masyarakat Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora, khususnya melalui program pembangunan infrastruktur.

D. Tinjauan Pustaka

Pertama, Endah Puji Lestari dkk, dalam jurnalnya membahas terkait Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Pedesaan dalam Kasus Pavingisasi Jalan Desa di Kecamatan Dander Kabupaten Bojonegoro. Yang memiliki tujuan untuk mengetahui, mendeskripsikan dan menganalisis implementasi dari kebijakan pembangunan infrastruktur pavingisasi jalan desa beserta hal-hal yang menjadi faktor pendukung dan penghambatnya, dengan metode pendekatan kualitatif. Hasil penelitian mereka mengindikasikan bahwa pavingisasi jalan desa di Kecamatan Dander Kabupaten Bojonegoro telah dilaksanakan melalui dua sistem, yaitu: sistem kontraktual dan sistem pemberian bantuan paving (*sharing*). Penelitian ini menganjurkan agar Pemerintah Kabupaten Bojonegoro, Dinas Pekerjaan Umum, dan Pemerintah Kecamatan Dander untuk melaksanakan pavingisasi jalan desa agar tersedia infrastruktur jalan yang memadai (Endah Puji Lestari, 2015).

Penulis membedakan jurnal tersebut dengan ruang lingkup yang lebih luas, yaitu di Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora dengan memfokuskannya pada implementasi dari pelaksanaan kebijakan pemerintah daerah dalam melaksanakan pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan di wilayah Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora beserta dampaknya terhadap aksesibilitas masyarakat selama ini.

Kedua, Zupi Andriyani Sagala dalam Skripsinya tentang Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Jalan dan Sumber Daya Alam Terhadap Kesejahteraan Masyarakat di Kabupaten Labuhanbatu Utara. Yang memiliki tujuan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh infrastruktur jalan dan sumber daya alam terhadap kesejahteraan masyarakat di tahun 2013-2017, dengan metode analisis regresi linear berganda (penelitian kuantitatif). Hasil penelitiannya mengindikasikan bahwa pembangunan infrastruktur jalan dan sumber daya alam berpengaruh signifikan terhadap kesejahteraan masyarakat di Kabupaten Labuhanbatu Utara. Penelitian ini menganjurkan agar pemerintah lebih serius lagi memperhatikan ketersediaan infrastruktur di wilayahnya disamping itu masyarakatnya juga harus lebih bisa memanfaatkan kembali sumber daya alam yang ada untuk memenuhi kebutuhan mereka (Sagala, 2019).

Penulis menemukan perbedaan penelitian yakni pada metode dan fokus penelitian yang digunakan, penelitian tersebut menggunakan metode penelitian kuantitatif dengan analisis linear berganda, dengan fokus pada pengaruh pembangunan infrastruktur jalan dan sumber daya alam terhadap kesejahteraan masyarakat di Kabupaten Labuhanbatu Utara. Sedangkan penelitian penulis akan menggunakan metode kualitatif berujung pada data yang bersifat deskriptif, dengan fokus pada implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur di wilayah Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora beserta dampaknya terhadap aksesibilitas masyarakat selama ini.

Ketiga, Wahyu Suprianto dalam skripsinya membahas tentang Kebijakan Pemerintah Daerah dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kecamatan Gunung Sindur Kabupaten Bogor Tahun 2012. Yang memiliki tujuan untuk mengetahui kebijakan Pemerintah Daerah Kabupaten Bogor dalam pembangunan infrastruktur jalan di Kecamatan Gunung Sindur Tahun 2012, dengan metode kualitatif. Hasil penelitiannya mengindikasikan bahwa kebijakan pemerintah daerah dalam pembangunan infrastruktur jalan di Kecamatan Gunung Sindur tidak terlepas adanya kepentingan

politik dari aktor-aktor terkait yang berada di lembaga eksekutif. Penelitian ini menganjurkan agar: pemerintah daerah hendaknya lebih mengupayakan peningkatan pembangunan infrastruktur jalan di daerah perbatasan; dalam pelaksanaan sebaiknya lebih dikoordinasikan dengan masyarakat sekaligus sebagai upaya *check and balances*; dan DPRD harus lebih konsen dan tidak ada tebang pilih untuk melakukan pengawasan kebijakan, proses alokasi anggaran serta pelaksanaan pembangunan daerah (Suprianto, 2018).

Penulis menemukan perbedaan penelitian yaitu pada ruang lingkup penelitian yang dikaji, penelitian tersebut hanya terfokus pada kebijakan pemerintah daerah dalam pembangunan infrastruktur jalan di Kecamatan Gunung Sindur Tahun 2012 saja. Sedangkan penelitian penulis akan lebih mengkaji secara mendalam terkait hal tersebut yakni: implementasi kebijakan pemerintah daerah dalam pembangunan infrastruktur di wilayah Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora beserta dampaknya terhadap aksesibilitas masyarakat selama ini.

Keempat, Fikri Nurul Azmi dalam skripsinya tentang Implementasi Pembangunan Infrastruktur Jalan Petaling Tahun 2015 di Kecamatan Sungai Gelam Kabupaten Muaro Jambi. Yang memiliki tujuan untuk mengetahui bagaimana implementasi pembangunan infrastruktur jalan Petaling dan kendala apa saja yang dihadapi dalam pembangunan infrastruktur jalan Petaling di Sungai Gelam Tahun 2015, dengan metode deskriptif kualitatif. Hasil penelitiannya mengindikasikan bahwa pemerintah Kabupaten Muaro Jambi melalui Dinas PUPR melakukan pembangunan peningkatan jalan dari simpang Bumi Perkemahan Petaling sepanjang 2,587 Km dan lebar 7 Meter. Konstruksi aspal lapis 3 dengan ketebalan AC-WC tebal 4 Cm, ACBC tebal 6 Cm dan AC-BASE tebal 7,5 Cm, lebar bahu jalan kanan-kiri 1 Meter. Pembangunan di mulai 29 Juni sampai 25 November 2015 dengan pembangunan selama 150 hari dan perawatan 180 hari sejak jalan selesai dibangun, dengan anggaran sebesar Rp. 17.392.156.000 dan dilaksanakan oleh PT Sumber Swarna Nusa. Dalam prosesnya mengalami kendala seperti: dana pembangunan jalan yang terbatas, luasnya wilayah dan banyaknya pembangunan infrastruktur jalan yang ingin dibangun Pemerintah Kabupaten Muaro Jambi sehingga sulit untuk dibangun secara keseluruhan, kontur tanah jalan yang lembut dan tidak rata. Penelitian ini menganjurkan agar Pemerintah Kabupaten Muaro Jambi terus melakukan perencanaan dan pelaksanaan program

pembangunan infrastruktur jalan dan menambah anggaran pembangunan infrastruktur jalan (Azmi, 2019).

Penulis menemukan perbedaan penelitian yaitu pada ruang lingkup pembahasannya, penelitian tersebut hanya terfokus pada pembahasan mendalam terkait implementasi dan kendala pembangunan infrastruktur jalan lintas petaling yang berada di Kecamatan Sungai Gelam pada tahun 2015 saja tanpa terfokus pada titik pembangunan jalan yang lain. Sedangkan penelitian penulis akan mengkajinya lebih luas lagi cakupannya yakni terkait implementasi kebijakan pemerintah daerah dalam pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan penghubung antar desa di wilayah Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora beserta dampaknya terhadap aksesibilitas masyarakat selama ini.

Kelima, Royanto, dkk, dalam jurnalnya tentang Implementasi Pembangunan Infrastruktur dalam Percepatan Pembangunan Daerah Pedalaman di Kecamatan Malinau Selatan Kabupaten Malinau. Yang memiliki tujuan untuk mengetahui bagaimana implementasi pembangunan infrastruktur dalam percepatan pembangunan daerah pedalaman, di Kecamatan Malinau Selatan Kabupaten Malinau, dengan metode penelitian Deskriptif dan akan dianalisis dengan menggunakan metode pendekatan induktif. Hasil penelitian mereka mengindikasikan bahwa implementasi pembangunan infrastruktur dalam percepatan pembangunan daerah pedalaman di Kecamatan Malinau Selatan telah berjalan dengan baik, dari tahun ke tahun terlihat adanya perubahan yang signifikan namun masih tetap diperlukan pembangunan yang berkelanjutan kembali. Penelitian ini menganjurkan agar koordinasi antar pemerintah dengan stakeholder terkait lebih ditingkatkan lagi agar dalam pelaksanaan pembangunan berjalan dengan baik, perlu adanya pendekatan kepada masyarakat melalui kegiatan sosialisasi tentang pemanfaatan dan fungsi pembangunan yang telah disediakan oleh pemerintah dan juga perlu adanya perencanaan yang matang sebelum melaksanakan Pembangunan khususnya infrastruktur ekonomi (pasar). Serta dalam pemilihan lokasi pasar hendaknya melihat dan mempertimbangkan kondisi kebutuhan masyarakat (Royanto, 2018).

Penulis menemukan perbedaan penelitian yaitu pada ruang lingkup penelitian yang dikaji, penelitian tersebut selain mengkaji pembangunan prasarana jalan juga akan mengkaji terkait pembangunan pada sarana ekonomi seperti pasar. Sedangkan

penelitian penulis hanya akan mengkaji terkait pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan penghubung antar desa di Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora beserta dampaknya terhadap aksesibilitas masyarakat selama ini.

Keenam, Wahyu Kurniawan dan Karjuni Dt. Maani, dalam jurnalnya membahas tentang Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kecamatan Tabir Selatan Kabupaten Merangin dengan Menggunakan Model Donald Van Metter dan Carl Van Horn. Yang memiliki tujuan untuk mengetahui sejauh mana implementasi kebijakan di bidang pembangunan jalan yang telah dilakukan oleh pemerintah daerah dan berbagai pihak yang terkait dalam pembangunan jalan di Desa Muara Delang dengan menggunakan model Donald Van Metter dan Carl Van Horn yang didasarkan pada enam buah variabel seperti: 1). Standar dan sasaran kebijakan, 2). Sumber daya, 3). Karakteristik organisasi pelaksana, 4). Sikap para pelaksana, 5). Komunikasi antar organisasi terkait dan kegiatan-kegiatan pelaksanaan, 6). Lingkungan sosial, ekonomi dan politik. Dengan metode penelitian deskriptif kualitatif dengan pengumpulan data melalui observasi wawancara. Hasil penelitian mereka mengindikasikan bahwa melalui model Donald Van Metter dan Carl Van Horn implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan di Kecamatan Tabir Selatan telah sukses dilakukan. Pembangunan jalan sejauh 9,3 KM yang menghubungkan Desa Muara Delang Gading Jaya hampir selesai. Penelitian ini menganjurkan agar pembangunan tersebut terus dilanjutkan hingga menuju perkotaan (Wahyu Kurniawan, 2019).

Penulis membedakan jurnal tersebut dengan ruang lingkup analisis teori yang digunakan. Penulis dalam penelitian tersebut menganalisa permasalahan yang dikaji dengan menggunakan model teori implementasi kebijakan yang dikemukakan oleh Donald Van Metter dan Carl Van Horn yang didasarkan pada enam buah variabel. Sedangkan dalam penelitian ini penulis akan memfokuskannya pada analisa pembahasan terkait implementasi kebijakan pemerintah daerah dalam melaksanakan pembangunan infrastruktur di wilayah Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora beserta dampaknya terhadap aksesibilitas masyarakat selama ini. Dengan menerapkan model teori implementasi kebijakan yang dikemukakan oleh George C. Edward III (1980) yang hanya didasarkan pada empat variabel, yakni: komunikasi, sumber daya, disposisi dan struktur birokrasi.

E. Metode Penelitian

1. Jenis dan Pendekatan Penelitian

Pendekatan dalam suatu penelitian adalah kriteria untuk menyelesaikan masalah dan data yang relevan. Pada penelitian ini pendekatan dalam studi politik yang digunakan yaitu paradigma Critical Theory yakni dengan merefleksikan suatu masalah yang akan terfokus dengan implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur di wilayah Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora beserta dampaknya terhadap aksesibilitas masyarakat selama ini. Adapun pendekatannya menggunakan pendekatan neo-marxisme, dengan metodologi dialogis dan dialektis, dan dengan metode deskriptif kualitatif. Oleh karena itu, penelitian ini bersifat penelitian lapangan (*field research*). *field research* adalah sumber data yang diperoleh dari lapangan penelitian yaitu mencari data terjun langsung ke objek penelitian untuk memperoleh data yang konkret yang berkaitan dengan masalah yang diteliti (Hadi, 2001, hal. 66).

2. Definisi Konseptual

Definisi konseptual yaitu definisi yang masih berupa konsep dan maknanya masih sangat abstrak walaupun secara intuitif masih bisa dipahami maksudnya (Azwar, 2007, hal. 72). Untuk mempermudah memahami maksud, tujuan, menghindari kesalahpahaman dan memfokuskan penelitian, maka penelitian ini perlu adanya definisi konseptual sebagai berikut:

- a. Implementasi kebijakan adalah penghubungan antara tujuan yang hendak dicapai dari suatu kebijakan dengan realitanya hasil kegiatan yang telah dicapai.
- b. Pembangunan Infrastruktur adalah pembangunan dalam bentuk fisik yang bertujuan untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat, yang terdiri dari pengaspalan jalan, fasilitas publik, gedung serta fasilitas lainnya yang diperlukan untuk menunjang kebutuhan masyarakat.
- c. Aksesibilitas adalah suatu ukuran derajat kemudahan yang dapat dicapai seseorang terhadap objek, pelayanan ataupun lingkungan melalui sistem jaringan transportasi.

3. Sumber dan Jenis Data

Data adalah segala fakta dan angka yang dapat dijadikan bahan untuk menyusun suatu informasi, sedangkan informasi adalah hasil pengolahan data yang dipakai untuk suatu keperluan (Arikunto, 2006, hal. 118). Dan sumber data dalam sebuah penelitian adalah subjek dari mana data-data tersebut diperoleh, sumber data ini dapat berupa benda, gerak, manusia, tempat dan lain sebagainya (Arikunto, 2006, hal. 129). Sedangkan menurut Lofland & Lofland (1984:47) dalam (Moleong, 2007, hal. 157) mengungkapkan, bahwa sumber data utama dalam penelitian kualitatif adalah kata-kata dan tindakan selebihnya adalah data tambahan seperti dokumen dan lain-lain.

Menurut (Azwar, 2007, hal. 91) bahwa data penelitian digolongkan menjadi dua bentuk, yakni:

a. Data Primer

Data primer atau data tangan pertama yaitu data yang diperoleh langsung dari subjek penelitian dengan menggunakan alat pengukuran atau alat pengambilan data langsung dari subjek sebagai sumber informasi yang dicari, seperti observasi yang bersifat langsung sehingga akurasi lebih tinggi, akan tetapi seringkali tidak efisien karena memperolehnya diperlukan sumber data yang lebih besar. Dalam data primer pada penelitian ini akan melibatkan aktor politik dalam pembangunan jalan dan jembatan, serta masyarakat setempat. Data primer ini diperoleh peneliti dari hasil observasi, wawancara, dan dokumentasi. Adapun data primer yang digunakan sebagai sumber utama penelitian ini yaitu: data kebijakan pembangunan infrastruktur di Kabupaten Blora yang tertuang dalam Peraturan Daerah No. 10 Tahun 2016 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kabupaten Blora Tahun 2016-2021, beserta data evaluasi dalam pelaksanaannya.

b. Data Sekunder

Sedangkan data sekunder atau data tangan kedua yaitu data yang diperoleh lewat pihak lain, tidak langsung diperoleh oleh peneliti dari subjek penelitiannya. Data sekunder biasanya berbentuk dokumentasi atau data laporan yang telah tersedia, sehingga mempunyai efisiensi yang tinggi akan tetapi terkadang kurang akurat. Sumber data sekunder dalam penelitian ini seperti ada: buku, dokumen terkait, jurnal ilmiah, komentar atau analisis dari para ahli, hasil survei, artikel dan lain sebagainya.

4. Teknik Pengumpulan Data

Guna mendapatkan data dari sumber penelitian maka peneliti akan menempuh beberapa teknik pengumpulan data yang sesuai yaitu:

- a. Interview (wawancara), adalah metode pengumpulan data dengan proses interaksi antara peneliti sebagai pewawancara dengan sumber informasi atau orang yang diwawancarai melalui komunikasi langsung. Dapat pula dikatakan bahwa wawancara merupakan percakapan tatap muka antara pewawancara dengan sumber informasi, dimana pewawancara bertanya langsung tentang suatu objek yang diteliti dan telah direncanakan sebelumnya (Yusuf, 2014, hal. 372).

Wawancara dalam penelitian ini menggunakan wawancara terencana-tidak terstruktur (wawancara mendalam). Wawancara terencana-tidak terstruktur adalah wawancara yang dilakukan dengan menyusun rencana wawancara yang mantap, tetapi tidak menggunakan format dan urutan yang baku. (Yusuf, 2014, hal. 377). Dalam penelitian ini peneliti nantinya akan melakukan wawancara langsung dengan pihak-pihak yang terlibat didalam fokus permasalahan yang dikaji, seperti: Dinas Pekerja Umum dan Penata Ruang Kabupaten Blora (Bidang Bina Marga); UPTD Pengelolaan Jalan, Jembatan dan Irigasi Wilayah III, Pemerintah Kecamatan Kunduran (Kasi Pembangunan); Perangkat Desa setempat; Masyarakat Kecamatan Kunduran, dll.

- b. Observasi partisipatif, yaitu sebuah proses pengumpulan data yang di mana peneliti berpengalaman dalam suatu program secara mendalam mengamati tingkah laku sebagai sesuatu yang berlangsung secara alami. Peneliti mencoba mengerti setiap situasi bersama sumber informasi. Data dikumpulkan melalui kontak langsung dengan situasi yang sebenarnya, dengan artian peneliti secara bertahap telah melakukan *check* dan *recheck* terhadap informasi yang disampaikan dan pada apa yang diamatinya dalam interaksinya bersama informan. Dalam melakukan observasi peneliti akan benar-benar mengamati kondisi riil situasi yang alami dan sesungguhnya atau berbaur dan menyatu dalam kegiatan yang ditelitinya, terlibat di dalam kegiatan sebagai bagian dari kelompok informan atau situasi sosial yang alami, sehingga peneliti dapat menghayati kondisi riil kegiatan yang sesungguhnya (Yusuf, 2014, hal. 389).

- c. Dokumentasi, yaitu pengumpulan data yang dilakukan dengan mengumpulkan data-data yang berkaitan dengan masalah penelitian yang berupa catatan atau karya seseorang yang sudah berlalu. Dokumentasi ini dapat berbentuk teks tertulis, material budaya (*artefacts*), gambar, maupun foto. Dokumentasi berbentuk teks tertulis dapat berupa: data terkait, sejarah kehidupan, biografi, karya tulis dan cerita (Yusuf, 2014, hal. 391).

5. Teknik Analisis Data

Analisis data kualitatif menurut Bogdan & Bikken (1982) dalam (Moleong, 2007, hal. 248) adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengkoordinasikan data, memilih memilahnya menjadi satuan yang dapat dikelola, mensintesiskannya, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang penting dan apa yang dipelajari, dan memutuskan apa yang dapat diceritakan kepada orang lain. Proses analisis data dapat dilakukan pada saat yang bersamaan dengan pelaksanaan pengumpulan data meskipun pada umumnya dilakukan setelah data terkumpul.

Dalam penelitian ini penulis melakukan analisis data dengan cara melakukan penelaahan dan penafsiran terhadap data yang dibandingkan dengan teori-teori yang mendukung penelitian. Aktivitas dalam analisis data meliputi pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, menarik kesimpulan dan verifikasi. Setiap aktivitas tersebut saling mempengaruhi satu sama lainnya dan tidak dapat berdiri sendiri.

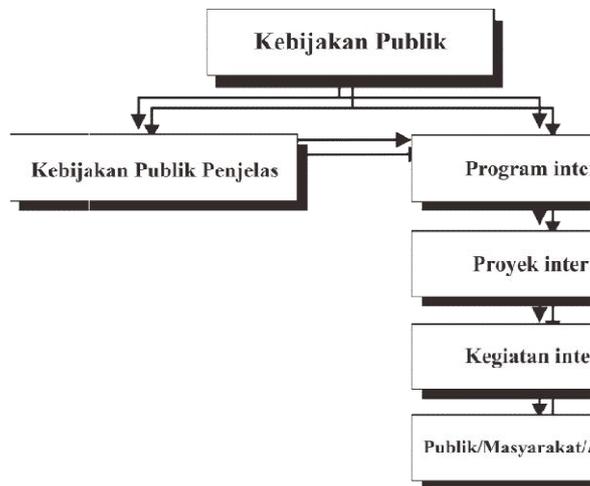
BAB II KERANGKA TEORI

A. Teori Implementasi Kebijakan George C. Edward III (1980)

Implementasi kebijakan pada prinsipnya adalah cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuannya. Untuk mengimplementasikan kebijakan publik, maka ada dua pilihan langkah yang bisa diambil, yaitu langsung mengimplementasikan dalam bentuk program-program atau melalui formulasi kebijakan derivat atau turunan dari kebijakan publik tersebut (Dwidjowijoto, 2003, hal. 158). Secara umum dua pilihan langkah tersebut dapat digambarkan sebagai berikut:

Gambar 1. Sekuensi Implementasi Kebijakan

Sumber: (Dwidjowijoto, 2003, hal. 159).



Kebijakan publik dalam bentuk Undang-Undang atau Perda adalah jenis kebijakan publik yang memerlukan kebijakan publik penjelas atau sering diistilahkan sebagai peraturan pelaksana. Sedangkan kebijakan publik yang bisa langsung operasional antara lain: Keppres, Inpres, Kepmen, Keputusan Kepala Daerah, Keputusan Kepala Dinas, dll.

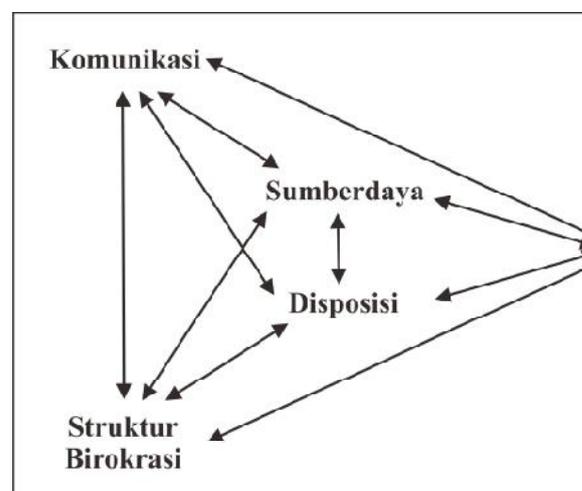
Menurut George Edward III dalam (Murwati, 2010, hal. 28), studi implementasi kebijakan adalah krusial bagi *public administration dan public policy*. Implementasi kebijakan adalah tahap pembuatan kebijakan antara pembuat kebijakan dan konsekuensi-konsekuensi kebijakan bagi masyarakat yang dipengaruhinya. Jika suatu kebijakan tidak tepat atau tidak dapat mengurangi masalah yang merupakan sasaran dari kebijakan, maka kebijakan itu mungkin akan mengalami kegagalan sekalipun kebijakan itu diimplementasikan dengan sangat baik. Sementara itu, suatu kebijakan yang cemerlang mungkin juga akan mengalami kegagalan jika kebijakan tersebut

kurang diimplementasikan dengan baik oleh para pelaksana kebijakan. Maka implementasi kebijakan dapat mudah dipahami sebagai kegiatan untuk melaksanakan suatu kebijakan yang dituangkan dalam peraturan yang dikeluarkan oleh pemerintah maupun lembaga negara lainnya dalam rangka mencapai tujuan yang telah dituangkan dalam kebijakan tersebut.

Tujuan dari kebijakan pada prinsipnya adalah melakukan intervensi. Oleh karena itu implementasi kebijakan sebenarnya adalah tindakan (*action*) intervensi itu sendiri. Implementasi kebijakan pasti akan melibatkan usaha dari policy makers untuk mempengaruhi apa yang oleh Lipsky disebut “*street level bureaucrats*” untuk memberikan pelayanan atau mengatur perilaku kelompok sasaran (*target group*). Kebijakan yang sederhana, implementasi hanya melibatkan satu badan yang berfungsi sebagai implementor. Sebaliknya, untuk kebijakan makro akan melibatkan berbagai institusi yang bersangkutan (Subarsono, 2005, hal. 88).

Implementasi kebijakan dipandang sebagai suatu proses yang dinamis, dimana terdapat banyak variabel yang saling berinteraksi dan mempengaruhi implementasi kebijakan tersebut. Variabel-variabel ini perlu ditampilkan guna untuk mengetahui bagaimana pengaruh variabel-variabel tersebut terhadap implementasi. Model implementasi kebijakan publik yang dikemukakan Edwards III dalam (Subarsono, 2005, hal. 90) menunjuk empat variabel yang berperan penting dalam keberhasilan implementasi. Empat variabel tersebut adalah: komunikasi, sumber daya, disposisi dan struktur birokrasi. Keempat variabel tersebut juga saling berhubungan satu sama lain, sebagaimana digambarkan sebagai berikut:

Gambar 2. Model Implementasi George C. Edward III



Sumber: (Subarsono, 2005, hal. 91).

1. Komunikasi;

Komunikasi merupakan upaya untuk menyebarluaskan informasi, baik dari atas ke bawah maupun dari bawah ke atas. Untuk mencapai suatu keberhasilan dari implementasi kebijakan tersebut disyaratkan agar implementor mengetahui apa yang harus dilakukan (Subarsono, 2005, hal. 90). Oleh karena itu komunikasi dalam implementasi kebijakan terdiri dari tiga dimensi penting yakni:

1) Transformasi informasi (*transmisi*)

Apa yang menjadi tujuan dan sasaran kebijakan harus ditransmisikan kepada kelompok sasaran (*target group*) sehingga akan mengurangi distorsi implementasi.

2) Kejelasan informasi (*clarity*)

Informasi yang disampaikan harus jelas dan mudah dipahami. Apabila tujuan dan sasaran kebijakan tidak jelas atau bahkan sama sekali tidak diketahui oleh kelompok sasaran, maka kemungkinan akan terjadi resistensi dari kelompok sasaran.

3) Konsistensi informasi (*consistency*)

Informasi yang disampaikan harus konsisten sehingga tidak menimbulkan kebingungan pelaksana kebijakan, kelompok sasaran maupun pihak terkait. Jika implementasi kebijakan ingin berjalan efektif, maka pemerintah-pelaksana harus konsisten dan jelas. Apabila pemerintah sudah disampaikan kepada pelaksana dengan jelas, tetapi jika pemerintah tersebut tidak konsisten maka akan mendorong para pelaksana mengambil tindakan yang sangat ceroboh dalam menafsirkan dan mengimplementasikan kebijakan.

2. Sumber Daya;

Sumber daya merupakan faktor penting untuk implementasi kebijakan agar efektif. Tanpa sumber daya, kebijakan hanya tinggal di kertas menjadi dokumen saja. Walaupun isi kebijakan sudah dikomunikasikan secara jelas dan konsisten, tetapi apabila implementor kekurangan sumber daya untuk melakukan, maka implementasi tidak akan berjalan efektif (Subarsono, 2005, hal. 91).

Sumber daya disini berkaitan dengan segala sumber daya yang dapat digunakan untuk mendukung keberhasilan implementasi kebijakan, yang terdiri dari:

1) Sumber Daya Manusia (SDM)

Sumber daya utama dalam implementasi kebijakan adalah kompetensi dari implementor itu sendiri. Kompetensi yang dimiliki harus memiliki kualitas dan kuantitas yang cukup. Kualitas berkaitan dengan keterampilan, dedikasi, profesional dan kompetensi di bidangnya, sedangkan kuantitas berkaitan dengan jumlah sumber daya manusia apakah sudah cukup untuk melingkupi seluruh kelompok sasaran. Sehingga apabila kompetensi yang dimiliki implementor tidak memiliki kualitas dan kuantitas yang baik maka implementasi kebijakan akan berjalan lambat, begitupun sebaliknya.

2) Anggaran

Anggaran dalam implementasi kebijakan ini berkaitan dengan kecukupan modal atau investasi dalam menjamin terlaksananya kebijakan. Apabila tidak ada dukungan anggaran yang memadai kebijakan tidak akan berjalan dengan efektif.

3) Fasilitas

Dalam menunjang keberhasilan implementasi kebijakan sangat dibutuhkan fasilitas-fasilitas pendukung di dalamnya, seperti: peralatan kantor, gedung, tanah, dll. Implementor mungkin saja sudah memiliki sumber daya manusia yang mencukupi, mengerti apa yang harus dikerjakan dan memiliki wewenang untuk melaksanakan tugasnya tersebut, tetapi apabila tanpa adanya fasilitas pendukungnya implementasi kebijakan tersebut tidak akan berhasil.

4) Informasi dan kewenangan

Informasi disini dibedakan menjadi dua bentuk yakni: informasi yang berhubungan dengan cara melaksanakan kebijakan, dengan artian implementator harus mengetahui apa yang harus mereka lakukan di saat mereka diberi perintah untuk melakukan tindakan; dan informasi mengenai data kepatuhan dari para pelaksana terhadap peraturan dan regulasi pemerintah yang telah ditetapkan, dengan artian implementator harus mengetahui apakah orang lain yang terlibat di dalam pelaksanaan kebijakan tersebut patuh terhadap hukum atau tidak. Sedangkan kewenangan disini merupakan otoritas atau legitimasi bagi para pelaksana dalam melaksanakan kebijakan yang ditetapkan secara politik.

3. Disposisi;

Disposisi merupakan watak dan karakteristik yang dimiliki oleh implementor, seperti: komitmen, kejujuran, sifat demokratis, dll. Apabila implementor memiliki disposisi yang baik, maka dia akan menjalankan kebijakan dengan baik seperti apa yang diinginkan oleh pembuat kebijakan. Ketika implementor memiliki sikap atau perspektif yang berbeda dengan pembuat kebijakan, maka proses implementasi kebijakan juga menjadi tidak efektif (Subarsono, 2005, hal. 91-92).

4. Struktur Birokrasi.

Struktur organisasi yang bertugas mengimplementasikan kebijakan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap implementasi kebijakan. Salah satu dari aspek struktur yang penting dari setiap organisasi adalah adanya prosedur operasi yang standar (*Standard Operating Procedures* atau SOP). SOP menjadi pedoman bagi setiap implementor dalam bertindak. Struktur organisasi yang terlalu panjang akan cenderung melemahkan pengawasan dan menimbulkan *red-tape*, yakni prosedur birokrasi yang rumit dan kompleks. Ini pada gilirannya menyebabkan aktivitas organisasi tidak fleksibel (Subarsono, 2005, hal. 92).

Model implementasi dari Edward III ini dapat digunakan sebagai alat mencitrakan implementasi program di berbagai tempat dan waktu. Artinya, empat variabel yang tersedia dalam model dapat digunakan untuk menggambarkan fenomena implementasi kebijakan publik. Adapun aplikasi model ini dalam kajian implementasi kebijakan publik adalah sebagai berikut:

Tabel 3. Aplikasi Konseptual Model Edward III

dalam (Indiahono, 2009, hal. 34).

Aspek	Ruang Lingkup
Komunikasi	a. Siapakah implementor dan kelompok sasaran dari program/kebijakan? b. Bagaimana sosialisasi program/kebijakan efektif dijalankan? -Metode yang digunakan -Intensitas komunikasi
Sumber daya	a. Kemampuan Implementor ➤ Tingkat pendidikan

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Tingkat pemahaman terhadap tujuan dan sasaran serta aplikasi detail program ➤ Kemampuan menyampaikan program dan mengarahkan <p>b. Ketersediaan Dana</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Berapa dana yang dialokasikan ➤ Prediksi kekuatan dana dan besaran biaya untuk implementasi program/kebijakan.
Disposisi	<p>Karakter pelaksana</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Tingkat komitmen dan kejujuran: dapat diukur dengan konsistensi antara pelaksana kegiatan dengan guideline yang telah ditetapkan. Semakin sesuai dengan guideline semakin tinggi komitmennya. ➤ Tingkat demokratis dapat diukur dengan intensitas pelaksana melakukan proses sharing dengan kelompok sasaran, mencari solusi dari masalah yang dihadapi dan melakukan diskresi yang berbeda dengan guideline guna mencapai tujuan dan sasaran program.
Struktur Birokrasi	<p>a. Ketersediaan SOP yang mudah dipahami</p> <p>b. Struktur organisasi</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Seberapa jauh rentang kendali antara pucuk pimpinan dan bawahan dalam struktur organisasi pelaksana. Semakin jauh berarti semakin rumit, birokratis dan lambat untuk merespon perkembangan program.

B. Aksesibilitas

Menurut (Tamin, 2000, hal. 32), aksesibilitas adalah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Sedangkan menurut black dalam (Tamin, 2000, hal. 32); aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan

mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan mudah atau susahnya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi. Pernyataan mudah atau susah merupakan hal subjektif dan kualitatif. Mudah bagi seseorang belum tentu mudah bagi orang lain, begitu juga dengan pernyataan susah. Oleh karena itu, diperlukan kinerja kuantitatif (terukur) yang dapat menyatakan aksesibilitas lokasi tersebut mudah atau susah.

Aksesibilitas wilayah adalah kemampuan suatu wilayah untuk dapat diakses oleh pihak luar baik secara langsung atau tidak langsung. Aksesibilitas tersebut terdiri dari prasarana (sistem jaringan jalan) yang ada beserta ketersediaan sarana untuk melakukan kegiatan. Salah satu variabel atau faktor yang dapat menyatakan tinggi rendahnya aksesibilitas wilayah dalam suatu daerah adalah dengan melihat banyaknya sistem jaringan jalan yang tersedia pada daerah tersebut (Sumadi, dkk 2015 dalam (Rahayu, 2020, hal. 28)).

Faktor lain yang mempengaruhi tinggi rendahnya aksesibilitas adalah topografi, yakni terkait kondisi alam yang memiliki karakteristik wilayah yang berbeda dengan daerah lainnya. Hal ini dapat menjadi pengaruh karena topografi dapat menjadi penghambat bagi kelancaran interaksi di suatu daerah. Jadi tinggi rendahnya aksesibilitas wilayah sangat tergantung pada morfologi, topografi dan laut. Selain itu keadaan hidrologi seperti sungai, danau, rawa dan laut juga sangat berpengaruh terhadap perkembangan dan pembangunan pertanian, perikanan, perhubungan, perindustrian, kepariwisataan sehingga tentu saja dapat mempengaruhi aksesibilitas wilayah pada daerah tersebut (Sumaatmadja, (Rahayu, 2020, hal. 28)).

Dalam bukunya Miro menambahkan penjelasan bahwa tingkat aksesibilitas wilayah juga dapat diukur berdasarkan beberapa variabel atau faktor berikut yakni: mencakup adanya ketersediaan jaringan jalan; jumlah alat transportasi; panjang, lebar jalan; dan kualitas jalan. Selain itu pola pengaturan tata guna lahan dan pola pengaturan fasilitas umum juga sangat berpengaruh terhadap tinggi rendahnya tingkat aksesibilitas wilayah. Perbedaan geografis, jenis dan intensitas kegiatan dalam suatu daerah juga akan mempengaruhi pola pengaturan fasilitas umum sehingga lebih beragam (Miro, 2004 dalam (Rahayu, 2020, hal. 30)).

Tingkat aksesibilitas juga dapat dinyatakan dengan ukuran jarak tempuh, dengan tingkat yang beragam mulai dari tingkat tinggi sampai rendah. Dikatakan tingkat tinggi jika jarak antara dua wilayah yang saling berhubungan itu dekat dan sebaliknya dikatakan rendah jika jarak antara dua wilayah yang saling berhubungan jauh. Jadi,

tata guna lahan yang berbeda pasti mempunyai aksesibilitas yang berbeda pula karena aktivitas tata guna lahan tersebut tersebar dalam ruang secara tidak merata (heterogen), (Tamin, 2000, hal. 32).

Akan tetapi, pendapat mengenai tata guna lahan dalam mengukur tingkat aksesibilitas di suatu wilayah tidak semuanya bisa digunakan. Karena jika sistem transportasi wilayah tersebut diperbaiki (disediakan jalan baru atau pelayanan transportasi baru), maka hubungan transportasi dapat dikatakan akan lebih baik karena waktu tempuhnya akan lebih singkat. Hal ini sudah jelas berkaitan dengan kecepatan sistem jaringan transportasi tersebut.

Oleh sebab itu, penggunaan jarak sebagai ukuran aksesibilitas mulai diragukan orang dan mulai dirasakan bahwa penggunaan waktu tempuh merupakan kinerja yang lebih baik dibandingkan dengan jarak dalam menyatakan aksesibilitas. Sehingga dapat disimpulkan bahwa suatu tempat yang berjarak jauh belum tentu memiliki tingkat aksesibilitas rendah dan tempat yang berjarak dekat mempunyai aksesibilitas tinggi karena terdapat faktor lain dalam menentukan aksesibilitas yaitu waktu tempuh, kondisi geografi, topografi dan morfografinya.

Beberapa jenis tata guna lahan mungkin tersebar secara meluas (perumahan) dan jenis lainnya mungkin berkelompok (pusat pertokoan). Beberapa jenis tata guna lahan mungkin ada di satu atau dua lokasi saja dalam suatu kota seperti rumah sakit dan bandara. Dari sisi jaringan transportasi, kualitas pelayanan transportasi pasti juga berbeda-beda; sistem jaringan transportasi di suatu daerah mungkin lebih baik dibandingkan dengan daerah lainnya baik dari segi kuantitas (kapasitas) maupun kualitas (frekuensi dan pelayanan). Contohnya, pelayanan angkutan umum biasanya lebih baik di pusat perkotaan dan pada beberapa jalur utama transportasi dibandingkan dengan di daerah pinggiran kota (Tamin, 2000, hal. 33).

Selanjutnya, misalkan terdapat pelayanan transportasi (bus) yang baik antara dua tempat dalam suatu daerah perkotaan. Akan tetapi, bagi orang miskin yang tidak mampu membeli karcis, aksesibilitas antara kedua lokasi tersebut tetap rendah. Jadi, biaya perjalanan (Rp) menjadi ukuran yang lebih baik untuk aksesibilitas dibandingkan dengan jarak dan waktu tempuh. Mobil pribadi hanya akan dapat memperbaiki aksesibilitas dalam hal waktu bagi orang yang mampu membeli atau menggunakan mobil (Tamin, 2000, hal. 34).

Untuk meningkatkan aksesibilitas tata guna lahan yang akan terhubung oleh sistem jaringan transportasi harus dilakukanlah investasi pembangunan sistem

jaringan transportasi terlebih dahulu, meskipun tata guna lahan itu sudah mempunyai aksesibilitas yang tinggi (mudah dicapai). Karena terhubung oleh sistem jaringan transportasi yang baik, belum tentu dapat menjamin mobilitas yang tinggi pula. Tidak akan ada artinya membangun sistem jaringan transportasi jika tidak dapat dinikmati karena orang tidak mampu membayar biaya transportasinya (tidak mempunyai mobilitas) sehingga investasi yang dibenamkan menjadi tidak akan ada artinya (mubazir).

Kemampuan seseorang membayar biaya transportasi sangat bervariasi, khususnya di Indonesia. Karena itu, dalam pengambilan kebijakan, pengembangan sistem jaringan transportasi harus diarahkan bukan saja pada peningkatan aksesibilitasnya tetapi harus pula dapat menjamin setiap orang mampu membayar biaya transportasinya dengan menyediakan banyak alternatif sistem jaringan transportasi (Tamin, 2000, hal. 34).

Oleh karena itu dari faktor hubungan transportasi dapat dinyatakan sebagai ukuran untuk memperlihatkan mudah atau sukarnya suatu tempat dicapai, dinyatakan dalam bentuk hambatan perjalanan. Semuanya selanjutnya dinyatakan dalam bentuk jarak, waktu, atau biaya.

Adapun skema sederhana yang memperlihatkan kaitan antara berbagai hal yang diterangkan mengenai aksesibilitas dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 4. Klasifikasi Tingkat Aksesibilitas

(Black, 1981 dalam (Tamin, 2000, hal. 33)).

Jarak	Jauh	Aksesibilitas rendah	Aksesibilitas menengah
	Dekat	Aksesibilitas menengah	Aksesibilitas tinggi
Kondisi Prasarana		Sangat Jelek	Sangat Baik

Apabila tata guna lahan saling berdekatan dan hubungan transportasi antar tata guna lahan tersebut mempunyai kondisi baik, maka aksesibilitas tinggi. Sebaliknya, jika aktivitas tersebut saling terpisah jauh dan hubungan transportasinya jelek, maka aksesibilitas rendah. Beberapa kombinasi di antaranya mempunyai aksesibilitas menengah (Tamin, 2000, hal. 33).

Jadi dapat ditarik kesimpulan bahwa variabel atau faktor yang mempengaruhi tinggi rendahnya aksesibilitas wilayah dalam suatu daerah adalah sebagai berikut:

1. Konektivitas antara daerah satu dengan daerah lain, yakni meliputi adanya berbagai jaringan antara daerah yang memungkinkan bagi pemindahan barang dan jasa atau orang dari satu tempat ke tempat lainnya, baik mencakup dari sisi jaringan transportasi atau kualitas pelayanan transportasi;
2. Topografi, yakni terkait kondisi alam yang memiliki karakteristik wilayah yang berbeda dengan daerah lainnya. Yang didalamnya mencakup kondisi geografi dan morfografi wilayah tersebut;
3. Tersedianya jaringan jalan antar daerah baik mencakup kondisi kualitas maupun kuantitas jalan dan jenis jalan yang mendukung dalam mengakses wilayah;
4. Keefektifan sistem jaringan yang dapat diakses oleh penduduk setempat. Yang dinyatakan dalam bentuk jarak, waktu, atau biaya.

Adanya aksesibilitas ini diharapkan dapat mengatasi beberapa hambatan mobilitas, baik berhubungan dengan mobilitas fisik, misalnya: mengakses jalan raya, pertokoan, gedung perkantoran, sekolah, pusat kebudayaan, lokasi industri dan rekreasi. Dan aktivitas non fisik seperti: kesempatan untuk bekerja, memperoleh pendidikan, mengakses informasi, mendapat perlindungan dan jaminan hukum.

BAB III GAMBARAN UMUM OBJEK STUDI DAN HASIL PENELITIAN

A. Pandangan Umum Kecamatan Kunduran

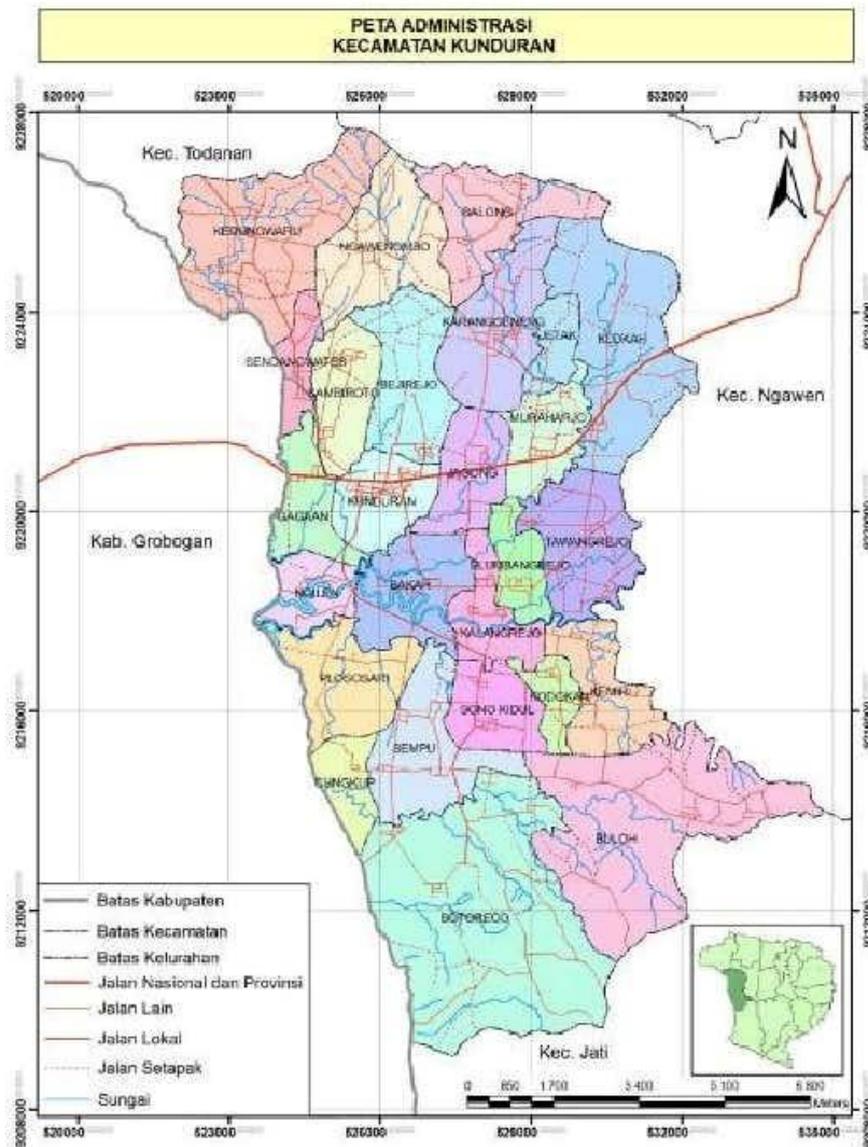
1. Letak Geografis Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora

Kecamatan Kunduran merupakan salah satu dari 16 (enam belas) kecamatan di wilayah Kabupaten Blora bagian barat, Provinsi Jawa Tengah. Secara geografis Kecamatan Kunduran memiliki lahan seluas 12.798 Ha, terdiri dari lahan pertanian 11.850 Ha dan lahan bukan pertanian 948 Ha. Adapun batas administrasi Kecamatan Kunduran, sebagai berikut:

Sebelah Utara	:Kecamatan Todanan, Kabupaten Blora;
Sebelah Timur	:Kecamatan Ngawen dan Kecamatan Jati, Kabupaten Blora;
Sebelah Selatan	:Kecamatan Jati, Kabupaten Blora;
Sebelah Barat	:Kabupaten Grobogan, Provinsi Jawa Tengah.

Ketinggian tanah dari permukaan air laut di wilayah Kecamatan Kunduran mencapai posisi terendahnya yaitu 57 Meter dari permukaan air laut dan posisi tertingginya mencapai 100 Meter dari permukaan air laut. Adapun untuk wilayah administrasinya sendiri terdiri dari 25 (dua puluh lima) desa dan 1 (satu) kelurahan, yaitu: Desa Botoreco, Desa Buloh, Desa Kemiri, Desa Kodokan, Desa Sonokidul, Desa Sempu, Desa Cungkup, Desa Plosorejo, Desa Ngilen, Desa Bakah, Desa Kalangrejo, Desa Blumbangrejo, Desa Tawangrejo, Desa Klokah, Desa Muraharjo, Desa Jagong, Desa Gagaan, Desa Sambiroto, Desa Bejirejo, Desa Jetak, Desa Karanggeneng, Desa Balong, Desa Ngawenombo, Desa Sendangwates, Desa Kedungwaru dan Kelurahan Kunduran. Dengan jumlah Rukun Warga (RW) sebanyak 95, Rukun Tetangga (RT) 445 dan jumlah dusun 91. Berdasarkan kondisi letak geografis Kecamatan Kunduran dapat dilihat pada gambar peta berikut ini:

Gambar 3. Peta Kecamatan Kunduran



Sumber: Dokumen Kecamatan Kunduran

2. Kondisi Topografis Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora

Wilayah Kecamatan Kunduran secara keseluruhan mempunyai tingkat kelerengan pada dataran 0-2% dan mempunyai ketinggian tanah 57-100 Meter dari permukaan air laut. Kecamatan Kunduran juga mempunyai kemiringan lantai 2-8% pada bagian utara dan selatan. Kondisi topografi tersebut mempunyai keuntungan tersendiri bagi Kecamatan Kunduran, dengan kondisi daerah yang datar sehingga cocok digunakan untuk aktivitas seperti perdagangan, permukiman, jasa, pertanian, industri dan lain-lain.

Jarak terjauh di wilayah Kecamatan Kunduran mulai dari barat ke timur mencapai jarak 7,6 Km, dan dari utara ke selatan bisa mencapai 20 Km, sedangkan jarak ibukota kecamatan ke pusat Pemerintahan Kabupaten Blora bisa mencapai 26 Km. Tinggi beberapa daerah dari permukaan laut dan jarak menurut Desa/Kelurahan di Kecamatan Kunduran dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 5. Ketinggian Tanah dan Jarak Menurut Desa/Kelurahan di Kecamatan Kunduran, 2019

No.	Desa/Kelurahan	Ketinggian Tanah (m dpl)	Jarak ke Kantor (Km)	
			Kecamatan	Kabupaten
1	Botoreco	100	8	33
2	Buloh	90	10	34
3	Kemiri	85	8	32
4	Kodokan	85	7	31
5	Sonokidul	85	5	29
6	Sempu	100	7	31
7	Cungkup	90	7	31
8	Plosorejo	85	5	29
9	Ngilen	85	3	27
10	Bakah	85	2	26
11	Kalangrejo	85	4	28
12	Blumbangrejo	85	4	29
13	Tawangrejo	90	4	24
14	Klokah	85	4	18
15	Jetak	90	3	22
16	Muraharjo	85	2	22
17	Jagong	80	1	23
18	Kunduran	60	0	26
19	Gagaan	60	2	25
20	Sambiroto	100	2	23
21	Bejirejo	57	1	25
22	Karanggeneng	85	4	26
23	Balong	85	6	30
24	Ngawenombo	85	8	33
25	Sendangwates	85	3	27
26	Kedungwaru	85	7	31

Sumber: Dokumen Kecamatan Kunduran dalam angka 2020 (Badan Pusat Statistik Kabupaten Blora).

3. Tata guna Lahan di Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora

Penggunaan lahan di Kecamatan Kunduran diklasifikasikan menjadi lahan pertanian dan lahan bukan pertanian. Adapun lahan pertanian terdiri dari lahan sawah dan lahan bukan sawah. Penggunaan lahan terluas pada lahan pertanian

yakni seluas 11,850 Ha. Adapun secara keseluruhan luas tata guna lahan berdasarkan jenis lahan di Kecamatan Kunduran dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 6. Luas Tanah Menurut Jenis Lahan di Kecamatan Kunduran, 2019

Jenis Lahan		Luas (Ha)	
Lahan Pertanian:	Sawah	5,556	11,850
	Bukan sawah	6,294	
Bukan Pertanian		948	
Jumlah		12,798	

Sumber: Dokumen Kecamatan Kunduran dalam angka 2020 (Badan Pusat Statistik Kabupaten Blora).

Sebagian besar jenis lahan sawah di Kecamatan Kunduran berupa lahan sawah tadah hujan seluas 4,433 Ha, sementara sisanya berupa lahan sawah irigasi. Adapun jenis tanah bukan sawah disini mencakup ada kebun (tegal), perkebunan, hutan raya dan lainnya (tambak, kolam, empang, hutan negara, dll).

4. Kondisi Demografis Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora

1) Jumlah Penduduk

Dilihat dari demografinya, jumlah penduduk Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora sampai Bulan Desember 2019 adalah 70.244 jiwa terdiri dari jumlah laki-laki 35.158 jiwa dan jumlah perempuan 35.086 jiwa. Dengan jumlah kepala keluarga 23.975 KK. Dengan luas wilayah 127,98 Km², maka kepadatan penduduk per kilometer persegi mencapai 548,82 jiwa, pertambahan penduduk selama kurun waktu satu tahunnya adalah 1.02. Berikut ini data pencatatan sipil per-desa di Kecamatan Kunduran:

Tabel 7. Statistik Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin

Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora

Per-Tanggal: 31-12-2019

No.	Wilayah	Laki-laki	Perempuan	Jumlah
1	Kunduran	3.460	3.541	7.001
2	Botoreco	3.256	3.152	6.408
3	Buloh	1.890	1.850	3.740
4	Kemiri	1.494	1.508	3.002
5	Kodokan	394	395	789
6	Sonokidul	1.369	1.452	2.821
7	Sempu	1.355	1.345	2.700

8	Cungkup	514	519	1.033
9	Ploso Rejo	1.424	1.416	2.840
10	Ngilen	1.081	1.089	2.167
11	Bakah	1.508	1.592	3.100
12	Kalangrejo	730	752	1.482
13	Blumbangrejo	638	643	1.281
14	Tawangrejo	1.751	1.742	3.493
15	Klokah	1.825	1.845	3.670
16	Muraharjo	1.179	1.176	2.355
17	Jagong	1.356	1.322	2.678
18	Gagaan	838	864	1.702
19	Sambiroto	1.448	1.392	2.840
20	Bejirejo	1.118	1.107	2.225
21	Jetak	403	400	803
22	Karanggeneng	1.611	1.620	3.231
23	Balong	630	642	1.272
24	Ngawenombo	927	870	1.797
25	Sendangwates	874	898	1.772
26	Kedungwaru	2.085	1.957	4.042
	Jumlah Total	35.158	35.086	70.244

Sumber: Dokumen (Profil Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kab. Blora 2019)

Berdasarkan tabel diatas, dengan melihat kolom Desa/Kelurahan, penduduk dengan jenis kelamin laki-laki terbanyak yakni pada Kelurahan Kunduran dengan jumlah 3.460 jiwa. Dan untuk penduduk berjenis kelamin perempuan terbanyak yakni Kelurahan Kunduran juga dengan jumlah 3.541 jiwa.

2) Kepadatan

Kepadatan penduduk merupakan perbandingan antara jumlah penduduk per satuan luas wilayah yang ditempati penduduk tersebut. Kepadatan penduduk tertinggi berada di Kelurahan Kunduran dengan tingkat kepadatan sebesar 2,265.70 Jiwa/Km², sedangkan tingkat kepadatan penduduk terendah ada pada Desa Ngawenombo dengan tingkat kepadatan sebesar 161.17 Jiwa/Km². Hal ini dikarenakan masih banyak lahan yang luas sedangkan jumlah pemukiman yang masih relatif sedikit. Kepadatan penduduk Per-Desa/Kelurahan di Kecamatan Kunduran dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 8. Jumlah Penduduk dan Tingkat Kepadatan Menurut Desa/Kelurahan di Kecamatan Kunduran, 2019

No	Desa/ Kelurahan	Jumlah Penduduk	Persentase Penduduk	Luas Ds/Kel.	Kepadatan (Jiwa/Km ²)
----	--------------------	--------------------	------------------------	-----------------	--------------------------------------

		(Jiwa)		(Km2)	
1	Botoreco	6,408	9.12	24.56	260.91
2	Buloh	3,740	5.32	12.20	306.56
3	Kemiri	3,002	4.27	4.68	641.45
4	Kodokan	789	1.12	1.75	450.86
5	Sonokidul	2,821	4.02	4.08	691.42
6	Sempu	2,700	3.84	3.29	820.67
7	Cungkup	1,033	1.47	2.20	469.55
8	Plosorejo	2,840	4.04	4.21	674.58
9	Ngilen	2,167	3.08	2.15	1,007.91
10	Bakah	3,100	4.41	3.92	790.82
11	Kalangrejo	1,482	2.11	2.23	664.57
12	Blumbangrejo	1,281	1.82	1.89	677.78
13	Tawangrejo	3,493	4.97	4.68	746.37
14	Klokah	3,670	5.22	6.49	565.49
15	Jetak	803	1.14	2.05	391.71
16	Muraharjo	2,355	3.35	2.95	798.31
17	Jagong	2,678	3.81	3.45	776.23
18	Kunduran	7,001	9.97	3.09	2,265.70
19	Gagaan	1,702	2.42	1.59	1,070.44
20	Sambiroto	2,840	4.04	2.86	993.01
21	Bejirejo	2,225	3.17	4.64	479.53
22	Karanggeneng	3,231	4.60	5.07	637.28
23	Balong	1,272	1.81	3.14	405.10
24	Ngawenombo	1,797	2.56	11.15	161.17
25	Sendangwates	1,772	2.52	2.46	720.33
26	Kedungwaru	4,042	5.75	7.21	560.61

Sumber: Dokumen Kecamatan Kunduran dalam angka 2020 (Badan Pusat Statistik Kabupaten Blora)

3) Rasio Ketergantungan

Rasio ketergantungan merupakan perbandingan antara jumlah penduduk berusia 0-6 tahun (belum produktif), ditambah dengan penduduk berusia 65 tahun ke atas (tidak produktif) yang keduanya disebut dengan bukan angka kerja, dan dibandingkan dengan jumlah penduduk berusia 15-64 tahun (usia produktif yang masuk dalam angka kerja). Misal angka rasio ketergantungannya adalah sebesar 54,7%, maka setiap 100 orang yang berusia produktif untuk kerja memiliki tanggungan sebanyak 55 orang yang belum produktif dan dianggap sudah tidak produktif untuk bekerja lagi. Adapun untuk jumlah penduduk di wilayah Kecamatan Kunduran menurut rasio ketergantungan per-desa/kelurahan adalah sebagai berikut:

Tabel 9. Jumlah Penduduk Menurut Rasio Ketergantungan Per-Desa/Kelurahan di Kecamatan Kunduran, 2019

No	Desa/ Kelurahan	Penduduk Usia Tidak Produktif		Jumlah	Penduduk Usia Produktif (15-64 Tahun)	Rasio Ketergantungan
		0-14 Tahun	65 Tahun Keatas			
1	Botoreco	1,278	570	1,848	4,560	40.53
2	Buloh	723	319	1,042	2,698	38.62
3	Kemiri	574	312	886	2,116	41.87
4	Kodokan	143	87	230	559	41.14
5	Sonokidul	550	273	823	1,998	41.19
6	Sempu	572	270	842	1,858	45.32
7	Cungkup	198	110	308	725	42.48
8	Plosorejo	582	275	857	1,983	43.22
9	Ngilen	430	229	659	1,508	43.70
10	Bakah	619	316	935	2,165	43.19
11	Kalangrejo	279	176	455	1,027	44.30
12	Blumbangrejo	235	141	376	905	41.55
13	Tawangrejo	675	332	1,007	2,486	40.51
14	Klokah	693	386	1,079	2,591	41.64
15	Jetak	168	63	231	572	40.38
16	Muraharjo	471	220	691	1,664	41.53
17	Jagong	533	247	780	1,898	41.10
18	Kunduran	1,433	551	1,984	5,017	39.55
19	Gagaan	368	160	528	1,174	44.97
20	Sambiroto	607	216	823	2,017	40.80
21	Bejirejo	509	205	714	1,511	47.25
22	Karanggeneng	594	297	891	2,340	38.08
23	Balong	249	137	386	886	43.57
24	Ngawenombo	392	147	539	1,258	42.85
25	Sendangwates	364	143	507	1,265	40.08
26	Kedungwaru	861	288	1,149	2,893	39.72

Sumber: Dokumen Kecamatan Kunduran dalam angka 2020 (Badan Pusat Statistik Kabupaten Blora)

Dari tabel diatas dapat diamati bahwa untuk rasio ketergantungan penduduk dari segi usia produktif bekerja di wilayah Kecamatan Kunduran rata-rata masih tinggi, bahkan untuk tingkat paling tinggi diraih oleh Desa Sempu yang mencapai jumlah 45.32%, artinya setiap 100 orang yang berusia produktif kerja memiliki tanggungan sebanyak 45 orang yang belum produktif dan dianggap sudah tidak produktif untuk bekerja.

5. Kondisi Sosial Ekonomi di Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora

1) Pendidikan

Pendidikan berperan penting dalam upaya pembangunan manusia, yang berkaitan untuk membangun karakter, pola pikir dan mencerdaskan kehidupan bangsa. Masyarakat yang global merupakan tantangan tersendiri bagi bangsa Indonesia kedepannya, sehingga bekal pendidikan adalah penting adanya. Fasilitas pendidikan yang ada di Kecamatan Kunduran meliputi pendidikan Taman Kanak-Kanak (TK), Sekolah Dasar (SD), Sekolah Menengah Pertama/Sederajat (SMP/MTS), dan Sekolah Menengah Atas (SMA) atau Sekolah Menengah Kejuruan (SMK). Adapun tingkat pendidikan penduduk di Kecamatan Kunduran berdasarkan jumlah Kepala Keluarganya dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 10. Karakteristik Kepala Keluarga Berdasarkan Pendidikan Per-Tanggal: 31-12-2019

No.	Pendidikan	Kepala Keluarga		Jumlah
		Laki-laki	Perempuan	
1	Tidak/Belum Sekolah	437	394	831
2	Belum Tamat SD	161	38	199
3	Tamat SD/Sederajat	13,766	2,557	16,323
4	SLTP/Sederajat	3,273	224	3,497
5	SLTA/Sederajat	2,261	180	2,441
6	Diploma I/II	19	1	20
7	Akademi/D III/Sarjana Muda	131	20	151
8	Diploma IV/Strata I	466	29	495
9	Strata II	17	0	17
10	Strata III	1	0	1
	Jumlah Total	20,532	3,443	23,975

Sumber: Dokumen (Profil Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kab. Blora 2019).

2) Kesehatan

Bidang kesehatan merupakan bidang yang penting untuk membangun masyarakat yang sehat dan kuat secara fisik maupun mental untuk menghadapi persaingan ke depan. Keberadaan fasilitas kesehatan yang terjangkau dan mudah diakses menjadi faktor penunjang dalam pelayanan kesehatan secara umum di Kecamatan Kunduran. Adapun fasilitas kesehatan yang ada di Kecamatan Kunduran hanya ada 2 (dua) unit puskesmas, yang 1 (satu) puskesmas rawat inap berada di Desa Sambiroto dan 1 (satu)nya lagi

puskesmas tanpa rawat inap di Desa Sonokidul. Sedangkan untuk apoteknya hanya ada 3 (tiga) tempat, yaitu di Kelurahan Kunduran, Desa Gagan, dan Desa Sambiroto.

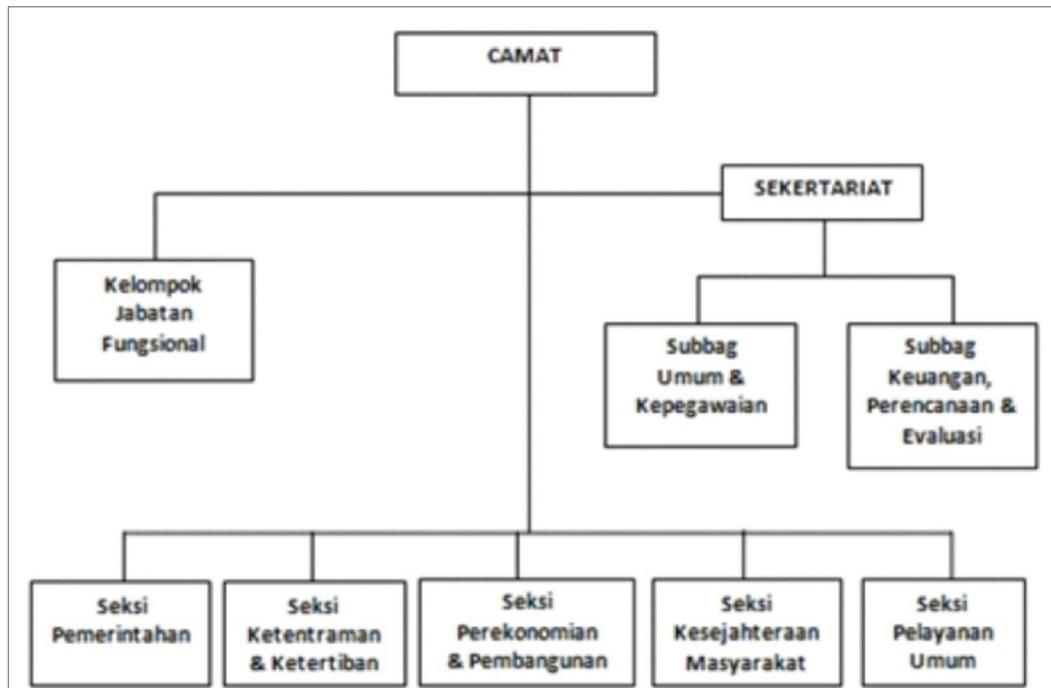
3) PDRB

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) merupakan salah satu ukuran mengenai tingkat pendapatan masyarakat di wilayah tertentu. Dengan kata lain, menunjukkan kegiatan ekonomi yang ada dan berjalan di wilayah tersebut. Produk Domestik Regional Bruto Kecamatan Kunduran atas jumlah nilai harga berlaku pada tahun 2017-2019 berturut-turut adalah 1,269,307.03; 1,389,186.36; 1,487,147.60 juta rupiah, dengan sektor penyumbang terbesarnya yaitu pada sektor pertanian yakni 3 (tiga) tahun berturut-turut menyumbang harga senilai 570,643.89; 617,895.68; 627,160.70 rupiah. Sedangkan untuk jumlah nilai atas dasar harga konstan 2010 pada tahun 2017-2019 berturut-turut adalah 905,423.38; 963,888.04; 1,010,079.66 rupiah, dengan sektor penyumbang terbesarnya masih pada sektoriannya yakni senilai 388,563.10; 407,982.32; 408,394.03 rupiah (Badan Pusat Statistik Kabupaten Blora).

6. Struktur Organisasi Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora

Kecamatan merupakan unsur pelaksana kewilayahan pada tingkat kecamatan dalam penyelenggaraan Pemerintah Daerah, yang dipimpin oleh seorang camat yang memiliki kedudukan di bawah Bupati melalui sekretaris daerah dan bertanggung jawab kepadanya. Adapun bagan struktur organisasi Kecamatan Kunduran adalah sebagai berikut:

Gambar 4. Bagan Struktur Organisasi Kecamatan Kunduran



Sumber: Dokumen Kecamatan Kunduran

Camat Kecamatan Kunduran dijabat oleh Hartanto Wibowo, S.IP. M.Si. Sekretariat dipimpin langsung oleh sekretaris yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Camat, adapun sekretaris camat kunduran dijabat oleh Drs. Muhari, yang membawahi Kasubbag Program dan Keuangan (Noor Hidayah, SH), dan Kasubbag Umum dan Kepegawaian (Dwi Erwanto, SE). Adapun kepala seksi Kecamatan Kunduran dibagi menjadi 5 (lima) bagian yakni: Kasi Pemerintahan (Yasman, SH. M.Si); Kasi Ketentraman dan Ketertiban Umum (Drs. Yusman, M.Pd.I); Kasi Perekonomian dan Pembangunan (Tri Haru Poedjiriyanto, SE); Kasi Kesejahteraan Masyarakat (Plt. Dwi Erwanto, SE); Kasi Pelayanan Umum (Tasman, S.KM. M.Kes).

Kecamatan sebagai perangkat daerah mempunyai tugas melaksanakan koordinasi penyelenggaraan pemerintah, pelayanan public dan pemberdayaan desa atau kelurahan. Serta memiliki fungsi:

- 1) Penyelenggaraan urusan pemerintahan umum;
- 2) Pengoordinasian kegiatan pemberdayaan masyarakat;
- 3) Pengoordinasian upaya penyelenggaraan ketentraman dan ketertiban umum;

- 4) Pengoordinasian penerapan dan penegaaan peraturan daerah dan peraturan bupati;
- 5) Pengoordinasian pemeliharaan prasarana dan sarana pelayanan umum;
- 6) Pengoordinasian penyelenggaraan kegiatan pemerintah yang dilakukan oleh perangkat daerah di tingkat kecamatan;
- 7) Melaksanakan urusan pemerintah dan pengawasan terhadap penyelenggaraan kegiatan desa atau kelurahan;
- 8) Pelaksanaan urusan pemerintah yang menjadi kewenangan daerah yang tidak dilaksanakan oleh unit kerja pemerintah daerah yang ada di kecamatan;
- 9) Pelaksanaan tugas lain yang diperintahkan oleh pemerintah daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan; dan
- 10) Pelaksanaan tugas yang dilimpahkan oleh Bupati untuk melaksanakan sebagian urusan pemerintah yang menjadi kewenangan daerah.

7. Visi dan Misi Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora

Visi

Mewujudkan pemerintah yang amanah menuju masyarakat kunduran yang sejahtera.

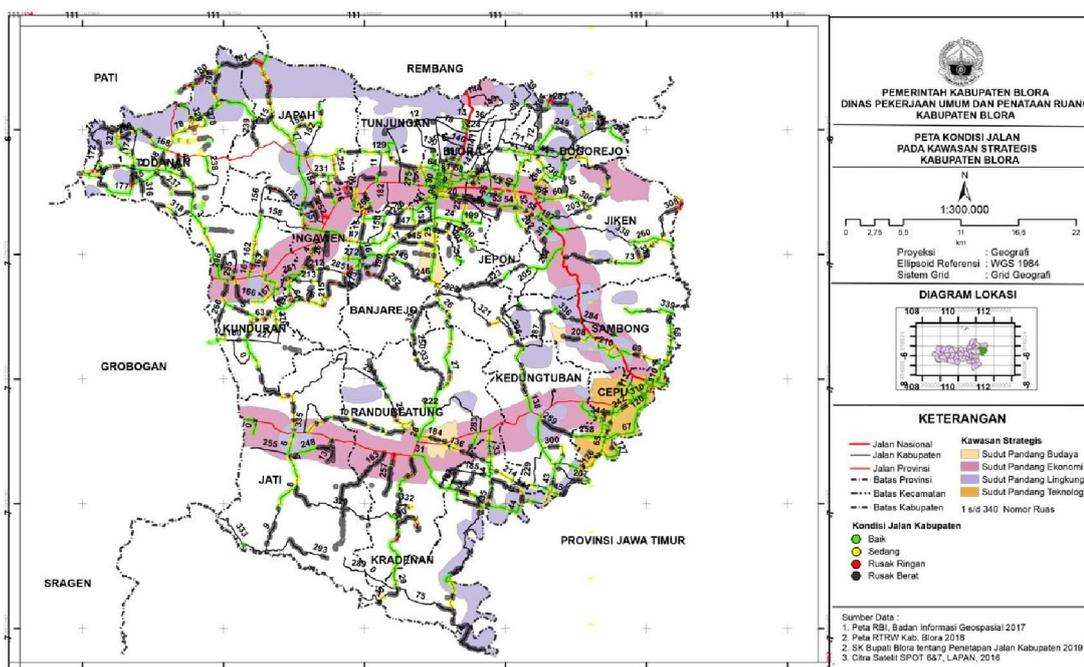
Misi

- Meningkatkan profesionalisme kerja aparatur melalui peningkatan sarana dan prasarana serta peningkatan sumber daya aparatur;
- Meningkatkan kualitas perencanaan pembangunan daerah di kecamatan;
- Mewujudkan pelayanan yang prima, bersih berwibawa serta reformasi birokrasi;
- Mewujudkan wilayah yang amanah dan tentram untuk mendukung pertumbuhan ekonomi.

B. Pembangunan Infrastruktur di Kecamatan Kunduran

Jalan yang ada di Kecamatan Kunduran terbagi menjadi jalan provinsi, jalan kabupaten, dan jalan desa. Untuk lintasan jalan di Kabupaten Blora dapat dilihat pada gambar peta jalan Kabupaten Blora di bawah ini:

Gambar 5. Peta Jalan Kabupaten Blora



Sumber: Dinas PUPR Kabupaten Blora.

Adapun untuk kondisi sarana dan prasarana jalan di Kecamatan Kunduran menurut kondisi dan panjang jalan Per-Januari 2021 dapat dilihat pada gambar tabel berikut:

Gambar 6. Kondisi Infrastruktur Jalan di Kecamatan Kunduran Berdasarkan Ruas Jalannya

Kondisi Infrastruktur Jalan Kabupaten yang Melintas di Kecamatan Kunduran Sesuai Dengan Ruas Jalannya										
No	Nama Ruas Jalan	Panjang Ruas (Km)	Panjang Tiap Kondisi (KM(%))				Panjang Tiap Jenis Permukaan (%)			
			Baik	Sedang	Rusak Ringan	Rusak Berat	Aspal	Beton	Kerikil	Tanah
1	Kunduran - Goaterawang	11,440	5,39 (47,12%)	5,80 (50,70%)	0,25 (2,19%)	-	63,81	36,19	-	-
2	Doplang - Kunduran	19,680	2,85 (14,48%)	4,93 (25,05%)	5,10 (25,91%)	6,80 (34,55%)	80,18	11,69	-	6,13
3	Rowobungkul - Kemiri	2,700	2,13 (78,89%)	0,37 (13,70%)	0,20 (7,41%)	-	21,11	78,89	-	-
4	Kemiri - Sonokidul	2,200	0,48 (21,82%)	0,60 (27,27%)	1,12 (50,91%)	-	43,18	56,82	-	-
5	Sempu - Cungkup	5,000	2,97 (59,40%)	-	2,03 (40,60%)	-	39,10	60,90	-	-
6	Jagong - Karanggeneng	2,500	0,60 (24,00%)	1,30 (52,00%)	0,60 (24,00%)	-	100,00	-	-	-
7	Karanggeneng - Srigading	5,000	1,25 (25,00%)	3,75 (75,00%)	-	-	95,00	5,00	-	-
8	Muraharjo - Jetak	2,500	-	1,70 (68,00%)	0,80 (32,00%)	-	54,00	22,00	24,00	-
9	Jetak - Karanggeneng	2,500	1,50 (60,00%)	0,40 (16,00%)	0,60 (24,00%)	-	100,00	-	-	-
10	Kunduran - Bakah	1,500	0,50 (33,33%)	0,40 (26,00%)	0,60 (40,00%)	-	66,67	33,33	-	-
11	Bakah - Kalangrejo	2,500	0,20 (8,00%)	0,50 (20,00%)	1,80 (72,00%)	-	92,00	8,00	-	-
12	Kalangrejo - Muraharjo	2,500	-	2,30 (92,00%)	0,20 (8,00%)	-	100,00	-	-	-
13	Balong - Bangkerep - Kedungwaru	3,800	-	0,80 (21,05%)	3,00 (78,95%)	-	78,95	-	21,05	-
14	Ngronggah - Buloh	2,000	0,29 (14,50%)	0,31 (15,50%)	1,40 (70,00%)	-	26,00	14,00	60,00	-
15	Bandungrojo - Tawangrejo	3,700	0,50 (13,51%)	2,60 (70,27%)	0,60 (16,22%)	-	54,05	18,92	27,03	-
16	Plosorejo - Cungkup	4,450	0,20 (4,49%)	0,77 (17,30%)	3,48 (78,20%)	-	77,08	22,92	-	-
17	Kemiri - Buloh	3,100	0,08 (2,58%)	2,02 (65,16%)	1,00 (32,26%)	-	42,58	6,13	51,29	-
18	Kunduran - Bejirejo	2,800	0,20 (7,14%)	2,00 (71,43%)	0,60 (21,43%)	-	14,29	25,00	60,71	-
19	Sambiroto - Bejirejo	2,000	0,80 (40,00%)	1,00 (50,00%)	0,20 (10,00%)	-	15,00	35,00	50,00	-
20	Botoreco - Sempu	1,000	-	1,00 (100,00%)	-	-	-	100,00	-	-
	Jumlah	82,870	19,94 (24,06%)	32,55 (39,28%)	23,58 (28,46%)	6,80 (8,21%)	54,14%	26,74%	14,70%	0,41%

Blora, Januari 2021
KEPALA DPUPR KABUPATEN BLORA

Ir. SAMGAUTAMA KARNAJAYA, MT.
Pembina Utama Muda
NIP. 19640817 199003 1 009

Sumber: Dinas PUPR Kab. Blora (Dokumen Data Dasar Prasarana Provinsi, Kabupaten/Kota).

Gambar tabel diatas menunjukkan bahwa jumlah ruas jalan yang terbentang di lintasan wilayah Kecamatan Kunduran sebanyak 20 ruas, dengan total panjang ruas jalan (82,870 KM). Persentase kondisi jalan: jalan baik (24,06%), jalan sedang (39,28%), jalan rusak ringan (28,45%), dan jalan rusak berat (8,21%). Serta kondisi lapisan permukaannya terdiri dari berbagai unsur: aspal (\pm 54,14%), beton (\pm 26,74%), kerikil (\pm 14,70%), dan tanah (\pm 0,41%).

Mengacu pada wawancara yang dilakukan dengan pegawai UPTD Pengelolaan Jalan, Jembatan dan Irigasi Wilayah III (Munajat), bahwa kerusakan jalan selama ini diakibatkan oleh adanya banyak sistem transportasi yang melintasi jalan tersebut, beban maksimum jalan dengan maksimum muatan tidak seimbang, dan bahkan faktor bisa karena ulah masyarakat, sebab terkadang masyarakat menanam rumput di tepi-tepi jalan jadi ketika musim hujan tiba air tidak bisa membuang ke kanan kiri jalan akibatnya air mengendap di tengah-tengah jalan dan menyebabkan jalan itu menjadi cepat rusak.

Tingkat kerusakan disini sangat bervariasi mulai dari aspal yang mengelupas, batu yang bermunculan hingga sampai terjadi lubang pada ruas-ruas jalan. Bahkan untuk kondisi jumlah panjang ruas jalan yang melintas di wilayah Kecamatan Kunduran baru 19,94 Km dengan persentase 24,06% yang masuk dalam kondisi jalan baik. Itu artinya kondisi ruas jalan dalam kondisi baik masih cukup rendah. Maka dari itu diperlukan lebih keseriusan kembali oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Blora dalam mengatasi permasalahan tersebut.

Pada dasarnya untuk pembangunan infrastruktur jalan penghubung antar desa (jalan kabupaten) di wilayah Kecamatan Kunduran selalu mendapatkan anggaran pada setiap tahunnya, begitupun untuk kecamatan-kecamatan lain yang ada di Kabupaten Blora. Karena kondisi infrastruktur jalan buruk di Kabupaten Blora hampir merata di setiap wilayah Kabupaten Blora. Maka dalam pembangunan jalan disini Pemerintah Daerah Kabupaten Blora melalui Dinas PUPR Kabupaten Blora harus membagi rata titik-titik ruas jalan yang akan diagendakan pembangunan untuk tiap tahunnya. Dalam penentuan ini juga memprioritaskan ruas-ruas jalan yang strategis dan yang banyak berdampak bagi akses keseharian masyarakat. Adapun daftar penetapan status jalan kabupaten yang terbentang di wilayah Kecamatan Kunduran adalah sebagai berikut:

**Tabel 11. Daftar Penetapan Status Ruas Jalan Sebagai Jalan
Kabupaten yang Terbentang di Wilayah Kecamatan Kunduran
Kabupaten Blora**

No.	Nama Ruas Jalan	Panjang Ruas (Km)	Lebar Ruas (M)	Lokasi
1.	Kunduran – Goaterawang	11,440	5,50	Kunduran/Todanan
2.	Doplang – Kunduran	19,680	3,95	Jati/Kunduran
3.	Rowobungkul – Kemiri	2,700	3,50	Ngawen/Kunduran
4.	Kemiri – Sonokidul	2,200	3,50	Kunduran
5.	Sempu – Cungkup	5,000	3,67	Kunduran
6.	Jagong – Karanggeneng	2,500	3,00	Ngawen/Kunduran
7.	Karanggeneng – Srigading	5,000	3,00	Ngawen/Kunduran
8.	Murahrjo – Jetak	2,500	3,00	Kunduran
9.	Jetak – Karanggeneng	2,500	3,00	Kunduran
10.	Kunduran – Bakah	1,500	3,75	Kunduran
11.	Bakah – Kalangrejo	2,500	3,75	Kunduran
12.	Kalangrejo – Murahrjo	2,500	3,75	Kunduran
13.	Balong - Bangkerep – Kedungwaru	3,800	3,00	Kunduran
14.	Ngronggah – Buloh	2,000	3.33	Kunduran
15.	Bandungrojo – Tawangrejo	3,700	3,25	Ngawen/Kunduran
16.	Plosorejo – Cungkup	4,450	3,38	Banjarejo/Kunduran
17.	Kemiri – Buloh	3,100	3,00	Kunduran
18.	Kunduran – Bejirejo	2,800	3,00	Kunduran
19.	Sambiroto – Bejirejo	2,000	3,00	Kunduran
20.	Botoreco – Sempu	1,000	3,00	Kunduran

Sumber: Dokumen Dinas PUPR Kabupaten Blora

Dari 20 ruas jalan kabupaten yang terbentang di Kecamatan Kunduran yang paling menjadi prioritas pembangunan jalan pada akhir-akhir tahun ini adalah ruas jalan Doplang-Kunduran karena jalan ini selain sebagai jalan utama penghubung antar banyak desa di wilayah Kecamatan Kunduran bagian selatan juga sebagai penghubung antar kecamatan yakni Kecamatan Jati (Doplang) dengan Kecamatan Kunduran dan dirasa jalan ini merupakan jalan yang sangat berpengaruh terhadap lancarnya akses keseharian masyarakat Kecamatan Kunduran bagian selatan. Hal ini sesuai pernyataan hasil wawancara dengan pihak UPTD Pengelolaan Jalan, Jembatan dan Irigasi Wilayah III:

“Untuk ini yang menjadi fokus penanganan pemerintah daerah adalah jalan Kunduran-Doplang soalnya ruas yang penting dan sangat-sangat penting, tapi belum berjalan sampai 100%”

(Munajat, Perkembangan Pembangunan Jalan di Kecamatan Kunduran, 2021).

Sedangkan untuk pembangunan jembatan di wilayah Kecamatan Kunduran tidak diagendakan pada tiap tahunnya. Perbaikan jembatan terakhir diagendakan pada Tahun 2017, yakni perbaikan ruas jembatan Dopleng-Kunduran (Jembatan Tempur) dan ruas jembatan Kunduran-Todanan (Jembatan Goa Terawang HP 34).

“...Untuk perbaikan jembatan terakhir itu pada tahun 2017 akhir, selain itu gak ada jembatan yang diperbaiki lagi hingga hari ini” Tambah (Munajat, Pembangunan Jembatan di Kecamatan Kunduran, 2021).

Adapun data terkait kondisi jembatan di lintasan ruas jalan yang terbentang di wilayah Kecamatan Kunduran dapat dilihat dalam gambar tabel berikut:

Gambar 7. Kondisi Jembatan di Lintasan Jalan Kabupaten yang Terbentang di Kecamatan Kunduran

No	NO JEMBATAN	Nama Jembatan	Nama Ruas	Dimensi			Bangunan Atas						Tipe / Kondisi			
				Panjang (m)	Lebar (m)	Jml Bentang (buah)	Bangunan Atas		Bangunan Bawah		Fondasi		Lantai			
							Tipe	Kondisi	Tipe	Kondisi	Tipe	Kondisi	Tipe	Kondisi		
1	101	Dopleng	[005-000]Dopleng-Kunduran	15	3,7	1	GelagarKomposit	Sedang	Kepi(Cap)	Sedang	Langsung	Sedang	Beton Bertulang	Sedang		
2	102	Geogol	[005-000]Dopleng-Kunduran	4,1	6,1	1	Balok Pelengkung	Sedang	Kepi(Cap)	Sedang	Langsung	Sedang	Beton Bertulang	Sedang		
3	103	Tangkal	[005-000]Dopleng-Kunduran	3,7	5,1	1	Gorong-Gorong Kotak	Sedang	Dinding Penuh	Sedang	Langsung	Sedang	Beton Bertulang	Sedang		
4	104	Gabluk	[005-000]Dopleng-Kunduran	3	6	1	Gorong-Gorong Kotak	Sedang	Dinding Penuh	Sedang	Langsung	Sedang	Beton Bertulang	Sedang		
5	105	Botemco	[005-000]Dopleng-Kunduran	37	3,2	3	GelagarKomposit	Sedang	Kepi(Cap)	Sedang	Langsung	Sedang	Beton Bertulang	Sedang		
6	106	Sonekidul	[005-000]Dopleng-Kunduran	2,4	5	1	Plat	Sedang	Kepi(Cap)	Sedang	Langsung	Sedang	Beton Bertulang	Sedang		
7	107	Sonekidul II	[005-000]Dopleng-Kunduran	6	4	1	Plat	Sedang	Kepi(Cap)	Sedang	Langsung	Sedang	Beton Bertulang	Sedang		
8	108	Tempur	[005-000]Dopleng-Kunduran	70,5	3,4	5	Rangka	Baik	Kepi(Cap)	Baik	Langsung	Baik	Beton Bertulang	Baik		
9	109	Kunduran	[005-000]Dopleng-Kunduran	4	3,9	1	Plat	Sedang	Kepi(Cap)	Sedang	Langsung	Sedang	Beton Bertulang	Sedang		
10	110	Goa Terawang HP 34	[045-000]Kunduran-Goa Terawang	7,8	3,8	1	GelagarKomposit	Sedang	Kepi(Cap)	Sedang	Langsung	Sedang	Beton Bertulang	Sedang		
11	113	Kemen	[063-000]Kemen-Sonekidul	24	3,5	2	GelagarKomposit	Sedang	Kepi(Cap)	Sedang	Langsung	Sedang	Beton Bertulang	Sedang		
12	156	Goa	[165-000]Kunduran-Baikah	12	3,9	1	GelagarKomposit	Sedang	Kepi(Cap)	Rusak Ringan	Langsung	Rusak Ringan	Beton Bertulang	Sedang		
13	157	Baikah	[165-000]Kunduran-Baikah	36	3,5	3	GelagarKomposit	Rusak Ringan	Kepi(Cap)	Rusak Ringan	Langsung	Rusak Ringan	Beton Bertulang	Rusak Ringan		
14	158	Murshapo	[167-000]Kalangrejo-Murshapo	36	3,5	1	GelagarKomposit	Rusak Ringan	Kepi(Cap)	Rusak Ringan	Langsung	Rusak Ringan	Beton Bertulang	Rusak Ringan		

Sumber: Dinas PUPR Kab. Blora (Dokumen Data Dasar Prasarana Jembatan, Kabupaten/Kota).

Dari gambar tabel diatas dapat diketahui bahwa ada 14 ruas jembatan di lintasan ruas jalan yang terbentang di wilayah Kecamatan Kunduran. Mengacu pada wawancara yang dilakukan kepada Dinas PUPR Kabupaten Blora (Suseno, Kondisi Pembangunan Jembatan di Kecamatan Kunduran, 2021) mengatakan bahwa data kondisi jembatan dari tahun ketahun hampir sama karena kualitas pembangunan jembatan berbeda halnya dengan kualitas pembangunan jalan. Jembatan sekali dibangun akan masih tetap sama kondisinya selama tidak ada bencana yang melanda,

jika mengalami kerusakan hanyalah rusak ringan di bagian atas permukaan jembatan dan cukup bisa diatasi dengan pemeliharaan secara berkala saja tanpa ada pembangunan secara menyeluruh. Maka kondisi jembatan dari tahun ketahun hampir sama jika ada perubahan itupun hanya sedikit.

BAB IV IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DI KECAMATAN KUNDURAN KABUPATEN BLORA

A. Pelaksanaan Pembangunan Infrastruktur di Kecamatan Kunduran

Pembangunan merupakan suatu proses perubahan yang dilakukan secara sadar dan terus menerus untuk mencapai kemajuan dan perbaikan hidup yang lebih baik menuju tujuan yang diinginkan (Suryono, 2010, hal. 4). Secara umum infrastruktur dapat didefinisikan sebagai prasarana dasar bagi kehidupan sosial, budaya, politik, ekonomi dan pertahanan keamanan yang disediakan untuk masyarakat (Usman, 2010, hal. 19). Standar kebijakan pembangunan jalan dan jembatan dengan kualitas baik akan membuat akses mobilisasi barang dan manusia menjadi lebih lancar, keselamatan, ketertiban dan keamanan dalam berlalu lintas dapat tercapai. Maka dari itu, tujuan dan sasaran dalam kebijakan pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan di Kecamatan Kunduran adalah untuk meningkatkan kualitas dan kuantitas infrastruktur dengan sasaran meningkatnya kualitas dan kuantitas jalan dan jembatan. Dalam menggapai tujuan dan sasaran tersebut ditempuh menggunakan strategi perbaikan kondisi jaringan infrastruktur transportasi jalan guna menunjang kelancaran mobilitas barang dan manusia serta aksesibilitas wilayah. Adapun Rumusan indikator kinerja dan target kinerja sejak sebelum pelaksanaan RPJMD Kabupaten Blora Tahun 2016-2021 sampai di akhir pelaksanaan telah dirincikan pada tabel berikut:

**Tabel 12. Indikator Kinerja dan Target Kinerja RPJMD Blora
Tahun 2016-2021**

Indikator Kinerja	Kondisi Awal	Target Kinerja						Target Akhir RPJMD
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Persentase Jalan kondisi baik	65,70%	60,70%	61%	62%	63%	64%	65%	65%
Persentase Jembatan dalam kondisi baik	75%	76%	77%	78%	79%	80%	81%	81%

Sumber: (Peraturan Daerah Kabupaten Blora Nomor 10 Tahun 2016) tentang RPJMD Kabupaten Blora Tahun 2016-2021.

Berdasarkan data pada tabel diatas dapat diketahui bahwa pembangunan jalan dan jembatan di seluruh Kabupaten Blora selama pelaksanaan RPJMD Kabupaten Blora Tahun 2016-2021 ditargetkan dalam akhir RPJMD bisa mencapai 65% jalan dalam kondisi baik dan 81% jembatan dalam kondisi baik. Akan tetapi berdasarkan data dasar prasarana provinsi di Kabupaten Blora Per-Januari 2021 menjelaskan bahwa seluruh jalan kabupaten di wilayah Kabupaten Blora dalam kondisi baik hanya mencapai 22,29% dan khusus di wilayah Kecamatan Kunduran mencapai 24,06% sedangkan berdasarkan keterangan dari narasumber untuk jembatan dalam kondisi baik sudah mencapai 86,0%. Adapun data prasarana jalan Kabupaten Blora Per-Januari 2021 secara umum dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 13. Data Dasar Prasarana Provinsi, Kabupaten Blora Per-Januari 2021

Konsi Prasarana Jalan	Panjang Ruas Jalan (Km)	Presentase (%)
Baik	269,93	22,29
Sedang	501,46	41,41
Rusak Ringan	412,45	34,06
Rusak Berat	27,00	2,23

Sumber: Dinas PUPR Kab. Blora (Dokumen Data Dasar Prasarana Provinsi, Kabupaten/Kota).

Berdasarkan kedua data diatas menunjukkan bahwa pembangunan jalan di Kabupaten Blora selama ini belum bisa mencapai target yang telah ditetapkan di dalam RPJMD Kabupaten Blora Tahun 2016-2021, sedangkan untuk pembangunan jembatan sudah dapat mencapainya. Hal ini tak terkecuali juga untuk pembangunan jalan kabupaten dan jembatan di wilayah Kecamatan Kunduran.

Adapun secara umum, dalam pelaksanaan pembangunan jalan penghubung antar desa (jalan kabupaten) dan jembatan di wilayah Kecamatan Kunduran selama ini telah melibatkan beberapa aktor terkait, diantaranya: *Pertama* pemerintah yang terdiri dari Dinas PUPR Kabupaten Blora dan Pemerintah Kecamatan. Dinas PUPR berperan sebagai perencana pembangunan dan perencanaan pembiayaan pembangunan jalan dan jembatan serta memelihara dan meningkatkan pembangunan jalan dan jembatan dengan melibatkan masyarakat, pemerintah, kontraktor, serta instansi lainnya. Sementara Pemerintah Kecamatan berperan sebagai jembatan antara Dinas PUPR dengan masyarakat desa melalui penentuan usulan desa. *Kedua* swasta yang terdiri

dari PT/CV terkait yang berperan sebagai penyedia jasa konstruksi dan berperan dalam pelaksanaan pekerjaan fisik pembangunan jalan dan jembatan selama pembangunan berlangsung. *Ketiga* masyarakat yang terdiri dari Pemerintah Desa dan masyarakat desa yang berperan sebagai perencana usulan perbaikan jalan penghubung antar desa (jalan kabupaten) dan jembatan di sekitar tempat tinggal mereka.

Menurut (Agustino, 2008, hal. 138), implementasi kebijakan adalah suatu proses yang dinamis dimana pelaksana kebijakan melakukan suatu aktivitas atau kegiatan sehingga pada akhirnya akan mendapatkan suatu hasil yang sesuai dengan tujuan atau sasaran kebijakan itu sendiri. Tujuan dari kebijakan tersebut pada prinsipnya adalah melakukan intervensi. Maka implementasi dari kebijakan tersebut merupakan sebuah tindakan (*action*) dari intervensi itu sendiri.

Dalam mengimplementasikan kebijakan pembangunan jalan kabupaten dan jembatan dapat diklarifikasi terlebih dahulu terkait tahapan-tahapan kegiatan dalam proses pembangunannya, dan berdasarkan (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan) dijelaskan bahwa pembangunan jalan meliputi kegiatan:

1. Pemrograman dan penganggaran;

Pemrograman penanganan jaringan jalan mencakup penetapan rencana tingkat kinerja yang akan dicapai serta perkiraan biaya yang diperlukan. Program penanganan jaringan jalan meliputi program pemeliharaan jalan, program peningkatan jalan dan program konstruksi jalan baru. Adapun penganggaran dalam rangka pelaksanaan program penanganan jaringan jalan merupakan kegiatan pengalokasian dana yang diperlukan untuk mewujudkan sasaran program (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan).

Proses perencanaan program pembangunan jalan dimulai dari menerima usulan-usulan dari masyarakat melalui MUSRENBANG (Musyawarah Rencana Pembangunan) tingkat desa, setelah itu dibawa pada MUSRENBANG Kecamatan dan baru sampai ke Dinas Pekerja Umum dan Penata Ruang (DPUPR) dan akan dibahas langsung pada MUSRENBANG Kabupaten yang biasanya dilakukan pada setiap tahunnya. Hasil dari MUSRENBANG akan diajukan oleh Dinas PUPR ke BAPPEDA (Badan Perencana Pembangunan Daerah) untuk dibahas bersama dan hasil

keputusannya akan dibahas kembali dengan panitia anggaran yang terdiri dari Sekda (Sekretaris Daerah), BAPPEDA dan Penyusun Program (Dinas PUPR Bidang Bina Marga). Setelah dibahas dan dipilih-pilih program mana yang menjadi prioritas kemudian RKA (Rencana Kerja dan Anggaran) diajukan Sekda kepada DPR (Dewan Perwakilan Rakyat) untuk memperoleh penetapan dan pengesahan sebuah anggaran oleh DPRD (Dewan Perwakilan Rakyat Daerah). Hal ini sesuai dengan yang diungkapkan oleh Subbag Program dan Keuangan Dinas PUPR Kabupaten Blora (Suseno), sebagai berikut:

“Untuk proses pemrograman dilakukan melalui MUSRENBANG Desa, Kecamatan, Kabupaten dengan melibatkan Sekda, DPR, DPRD, BAPPEDA dan lain sebagainya. Setelah disetujui oleh tim asistensi, maka perencanaan tersebut akan dimulai di lapangan”
(Suseno, Pelaksanaan Pembangunan Infrastruktur di Kecamatan Kunduran, 2021).

Adapun mengenai penganggaran dalam perencanaan pembiayaan program pembangunan jalan tidak terlepas dari keterlibatan pihak-pihak terkait, diantaranya: Pemerintah, Dinas PUPR Bidang Bina Marga, Perencana, Kontraktor, dan Instansi lainnya. Pada dasarnya dalam perencanaan program pembangunan jalan tersebut berawal dari penyusunan Rencana Anggaran Biaya (RAB) dalam artian Dinas PUPR khususnya di Bidang Bina Marga merencanakan suatu pembiayaan pembangunan jalan yang berasal dari: APBN (Anggaran Pendapatan Belanja Negara) yang merupakan rencana keuangan tahunan Pemerintahan Negara yang disetujui oleh Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) dan ditetapkan dengan undang-undang, selanjutnya melalui APBD (Anggaran Pendapatan Belanja Daerah) maksudnya adalah rencana keuangan tahunan Pemerintah Daerah yang dibahas dan disetujui bersama oleh Pemerintah Daerah dan DPRD, dan ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah No. 58 Tahun 2005 Tentang Pengelolaan Keuangan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2005 No. 140, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia No. 4578), selanjutnya dari Dinas PUPR Bidang Bina Marga serta bantuan dari pemerintah dalam menyediakan fasilitas-fasilitas pelengkap, dan bantuan dari perusahaan swasta yang menggunakan akses jalan tersebut.

“...Selanjutnya perencanaan biaya pembangunan yang disusun dalam RAB bisa bersumber dari APBN, APBD, DPUPR Bidang Bina Marga, bantuan dari pusat serta perusahaan swasta” Tambah (Suseno, Pelaksanaan Pembangunan Infrastruktur di Kecamatan Kunduran, 2021).

Pelaksanaan penganggaran biaya pembangunan jalan merupakan persoalan yang sangat penting setelah merencanakan program pembangunan jalan. Menurut (Sabeni, 2001, hal. 39), anggaran merupakan jenis rencana yang menggambarkan rangkaian kegiatan yang dinyatakan dalam bentuk angka-angka rupiah untuk jangka waktu tertentu. Dalam artian anggaran merupakan rencana tertulis mengenai kegiatan suatu organisasi untuk jangka waktu tertentu dan pada umumnya dinyatakan dalam satuan uang, namun dapat juga dinyatakan dalam satuan barang dan jasa. Dengan adanya suatu anggaran dapat dijadikan sebagai tolak ukur untuk menilai, merealisasikan kegiatan dimasa yang akan datang sehingga efisiensi operasi kegiatan dapat lebih ditingkatkan serta kebijakan dan tujuan yang telah ditetapkan akan dapat dilaksanakan dengan sebaik-baiknya. Adapun anggaran biaya pada pembangunan akan berbeda di masing-masing daerah karena perbedaan harga satuan bahan dan upah tenaga kerja.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Subbag Program dan Keuangan Dinas PUPR Kabupaten Blora (Suseno, Variabel-Variabel yang Berperan Penting dalam Keberhasilan Implementasi, 2021), bahwa dalam melaksanakan pembangunan jalan dan jembatan Dinas PUPR hanya mendapatkan dana paling banyak 100-150 M tiap tahunnya, padahal angka yang dibutuhkan untuk mencapai target kinerja pada RPJMD Kabupaten Blora Tahun 2016-2021 itu paling tidak kisaran 300 M pada tiap tahun. Oleh karena itu jelas bahwa anggaran dana yang tersedia selama ini masih sangat kurang untuk mengkaver semua pembangunan jalan dan jembatan di Kabupaten Blora, jadi harus ada terobosan-terobosan tersendiri dari Pemerintah Kabupaten Blora untuk mendapatkan tambahan dana tersebut.

2. Perencanaan teknis;

Perencanaan teknis merupakan kegiatan penyusunan dokumen rencana teknis yang berisi gambaran produk yang ingin diwujudkan. Perencanaan teknis

harus dilakukan secara optimal dengan memperhatikan aspek lingkungan hidup. Sekurang-kurangnya dalam perencanaan teknis jalan harus memenuhi ketentuan teknis mengenai: ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan; dimensi jalan; muatan sumbu terberat, volume lalu lintas, dan kapasitas; persyaratan geometrik jalan; konstruksi jalan; konstruksi bangunan pelengkap; perlengkapan jalan; ruang bebas dan kelestarian lingkungan hidup (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan).

Pada perencanaan teknis pembangunan jalan dan jembatan di Kecamatan Kunduran yang lebih diperhatikan adalah mengenai badan jalan, saluran tepi dan ambang pengaman jalan. Berdasarkan hasil wawancara dengan pihak UPTD Pengelolaan Jalan, Jembatan dan Irigasi Wilayah III (Munajat), bahwa secara umum teknik yang digunakan dalam pembangunan jalan sekarang ini lebih memilih teknik COR dari pada Aspal karena melihat pengalaman pada pembangunan-pembangunan sebelumnya kalau hanya sekedar di Aspal tidak bisa bertahan lama karena konstruksi tanah di wilayah Kabupaten Blora selalu bergerak, jadi lebih tepat menggunakan teknik COR agar lebih awet, akan tetapi disisi lain teknik ini juga akan lebih membutuhkan biaya yang banyak untuk mengkaver banyaknya kerusakan jalan selama ini.

Dalam pengoperasian pembangunan jalan dan jembatan di Kecamatan Kunduran telah ditentukan bahwa muatan kendaraan yang melintasi jalan dan jembatan penghubung antar desa di Kecamatan Kunduran secara umum tidak boleh melebihi 8 (delapan) Ton. Akan tetapi berdasarkan hasil wawancara dengan beberapa narasumber terkait, bahwa salah satu faktor penyebab kerusakan jalan selama ini adalah masih adanya overload muatan kendaraan apalagi saat musim panen tiba.

Sedangkan konstruksi jalan yang digunakan dalam pembangunan jalan penghubung antar desa di Kecamatan Kunduran sangat normatif tergantung dengan lokasi pembangunannya. Dan pada umumnya menggunakan konstruksi jalan dengan mutu K.300 dengan ketebalan 6-8 Cm.

3. Pengadaan tanah;

Pengadaan tanah diperlukan untuk konstruksi jalan baru, pelebaran jalan, atau perbaikan alinemen, jadi proses pengadaan tanah dalam pembangunan jalan dan jembatan bersifat normatif. Proses ini tidak berlaku selama pembangunan

hanya berupa perbaikan kualitas bangunannya saja. Adapun dalam pembangunan jalan dan jembatan di Kecamatan Kunduran selama pelaksanaan RPJMD Kabupaten Blora Tahun 2016-2021 ini hanya pelaksanaan pembangunan kualitas bangunan jalan dan jembatan yang sudah ada, jadi tidak membutuhkan proses pengadaan tanah terlebih dahulu karena tanahnya sudah ada tinggal memperbaiki kondisi kualitas dan kuantitas jalan dan jembatannya saja.

4. Pelaksanaan konstruksi; dan

Berdasarkan (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan), pelaksanaan konstruksi jalan merupakan kegiatan fisik penanganan jaringan jalan untuk memenuhi kebutuhan transportasi jalan. Pelaksanaan konstruksi jalan harus didasarkan atas rencana teknis yang sudah ditetapkan dan harus diawasi oleh penyelenggara jalan atau penyedia jasa pengawas. Adapun selama ini, dalam pelaksanaan konstruksi pembangunan jalan dan jembatan di Kecamatan Kunduran dilaksanakan melalui sistem kontraktual yang dikerjakan oleh penyedia jasa konstruksi.

5. Pengoperasian dan pemeliharaan jalan.

Berdasarkan (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan), pengoperasian jalan merupakan kegiatan penggunaan jalan untuk melayani lalu lintas jalan. pengoperasian jalan harus dilengkapi dengan perlengkapan jalan untuk menjamin keselamatan pengguna jalan. Sedangkan pemeliharaan jalan merupakan prioritas tertinggi dari semua jenis penanganan jalan. Pemeliharaan jalan dibedakan menjadi 3 (tiga) bentuk, yakni: pemeliharaan rutin, merupakan penanganan terhadap lapisan permukaan guna untuk meningkatkan kualitas berkendara tanpa meningkatkan kekuatan struktural dan dilakukan tiap tahun; pemeliharaan berkala, merupakan pemeliharaan yang dilakukan terhadap jalan pada waktu tertentu guna meningkatkan kemampuan struktural; dan yang terakhir peningkatan jalan yaitu penanganan jalan guna untuk memperbaiki pelayanan jalan yang berupa peningkatan struktural agar mencapai tingkat pelayanan yang direncanakan.

Pemeliharaan jalan penghubung antar desa di Kecamatan Kunduran beserta jembatannya dilaksanakan oleh Dinas PUPR melalui kontraktor-kontraktor penyedia jasa. Dinas PUPR Kabupaten Blora memiliki kewajiban dan

tanggung jawab untuk pembangunan dan pemeliharaan jalan kabupaten dan jembatan di seluruh wilayah Kabupaten Bora. Pemerintah Kabupaten Bora selalu memprioritaskan anggaran dana untuk melaksanakan pembangunan dan pemeliharaan jalan di Kabupaten Bora, agar aksesibilitas keseharian masyarakat Bora bisa lancar. Walaupun demikian, kerusakan jalan kabupaten di seluruh Kabupaten Bora belum bisa teratasi sepenuhnya, bahkan jalan kabupaten dalam kondisi baik di seluruh Kabupaten Bora hanya 22,29% sedangkan untuk jalan dalam kondisi baik khusus di Kecamatan Kunduran sendiri hanya 24,06%. Itu artinya dalam proses pelaksanaan pembangunan selama ini masih terdapat variabel-variabel yang menjadi penghambat didalamnya. Adapun variabel-variabel tersebut akan dibahas dalam pembahasan berikutnya.

B. Variabel-Variabel yang Berperan Penting dalam Keberhasilan Implementasi

Menurut George Edward III dalam (Murwati, 2010, hal. 28), studi implementasi kebijakan merupakan persoalan yang krusial bagi *public administration* dan *public policy*. Implementasi kebijakan adalah tahap pembuatan kebijakan antara pembuat kebijakan dan konsekuensi-konsekuensi kebijakan bagi masyarakat yang dipengaruhinya.

Untuk mengimplementasi kebijakan publik dalam bentuk Undang-Undang atau Perda diperlukan peraturan-peraturan pelaksana dalam kebijakan tersebut. Seperti halnya dalam mengimplementasi kebijakan Peraturan Daerah Kabupaten Bora Tahun 2016 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kabupaten Bora Tahun 2016-2021 ini dibutuhkan kebijakan pelaksana atau sering disebut dengan kebijakan publik penjelas. Perencanaan kebijakan pada RPJMD selanjutnya dijabarkan ke dalam Rencana Kerja Pemerintah Daerah (RKPD) sebagai dokumen perencanaan tahunan pada Pemerintah Kabupaten Bora. Dalam RKPD ini secara teknis dan operasional akan memuat prioritas sasaran pembangunan berdasarkan program dan kegiatan yang menjadi acuan dalam penyusunan Rancangan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (RAPBD) Kabupaten Bora. Dan khusus dalam pelaksanaan pembangunan jalan dan jembatan akan di diatur kembali dalam kebijakan

publik penjelas yaitu pada Renja (Rencana Kerja) Dinas PUPR Kabupaten Blora pada tiap tahunnya.

Setiap kebijakan yang telah direkomendasikan untuk dipilih oleh *policy makers* belum tentu terjamin keberhasilannya dalam implementasi. Karena masih ada banyak variabel yang mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan tersebut, baik yang bersifat individual maupun kelompok atau institusi. Implementasi dari suatu program melibatkan upaya-upaya *policy makers* untuk mempengaruhi perilaku birokrat pelaksana agar bersedia memberikan pelayanan dan mengatur perilaku kelompok sasaran. Dalam berbagai sistem politik, kebijakan publik diimplementasikan oleh badan-badan pemerintah. Badan-badan tersebut melaksanakan pekerjaan pemerintah dari hari ke hari yang membawa dampak pada warga negaranya.

Adapun kompleksitas dari implementasi bukan saja ditunjukkan oleh banyaknya aktor atau unit organisasi yang terlibat, tetapi juga dikarenakan proses implementasi dipengaruhi oleh berbagai variabel yang kompleks, baik variabel individual maupun variabel organisasional, dan masing-masing variabel berpengaruh dan berinteraksi satu sama lain. Adapun model implementasi kebijakan publik yang dikemukakan oleh Edwards III dalam (Subarsono, 2005, hal. 90) membagi variabel tersebut menjadi empat variabel yang berperan penting dalam keberhasilan implementasi. Keempat variabel tersebut adalah sebagai berikut:

1. Komunikasi

Keberhasilan implementasi kebijakan mensyaratkan agar implementor mengetahui apa yang harus dilakukan. Menurut teori George C. Edwards III dalam (Subarsono, 2005, hal. 90), terdapat tiga indikator dalam mengukur keberhasilan komunikasi, yaitu: 1) Transformasi informasi (*transmisi*), apa yang menjadi tujuan dan sasaran kebijakan harus ditransmisikan kepada kelompok sasaran (*target group*) sehingga akan mengurangi distorsi implementasi; 2) Kejelasan informasi (*clarity*), informasi yang disampaikan harus jelas dan mudah dipahami; 3) Konsistensi informasi (*consistency*), informasi yang disampaikan harus konsisten sehingga tidak menimbulkan kebingungan bagi pelaksana kebijakan, kelompok sasaran maupun pihak terkait.

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara dengan pihak Dinas PUPR Kabupaten Blora, bahwa implementor kebijakan yang terlibat dalam

pelaksanaan pembangunan jalan antar desa (jalan kabupaten) dan jembatan di wilayah Kecamatan Kunduran adalah sebagai berikut:

1) PPK (Pejabat Pembuat Komitmen);

PPK dalam pembangunan jalan dan jembatan di wilayah Kecamatan Kunduran adalah Kepala Bidang Bina Marga Wilayah II yakni Nidzamudin Al Hudda, ST., yang berkedudukan di bawah Kepala Dinas PUPR Kabupaten Blora. PPK diberi kewenangan untuk mengadakan barang atau jasa. Sesuai dengan wewenang tersebut, PPK membentuk panitia pengelola kegiatan, penyusun spesifikasi, rancangan kontrak, tenaga administrasi dan direksi lapangan (tim teknis).

2) PPTK (Pejabat Pelaksana Teknis Kegiatan);

PPTK dalam pembangunan jalan dan jembatan di wilayah Kecamatan Kunduran adalah Seksi Pembangunan Jalan dan Jembatan Wilayah II yakni Yudi Kristiawan, ST., yang memiliki kedudukan dibawah Kepala Bidang Dinas PUPR Kabupaten Blora. Secara umum dalam pembangunan jalan dan jembatan PPTK memiliki tugas dan wewenang sebagai berikut: 1) Mengendalikan pelaksanaan pekerjaan dan melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan kegiatan di lapangan yang dibantu oleh pengawas; 2) Melaksanakan rapat-rapat pelaksanaan yang dihadiri semua pihak terkait, untuk membahas pelaksanaan pekerjaan dan memecahkan masalah yang terjadi ketika pelaksanaan di lapangan; 3) Membantu PPK menyiapkan tagihan untuk pembayaran prestasi pekerjaan; dan 4) Melaporkan hasil tugasnya kepada PPK.

3) Tim Teknis;

Tim teknis dalam pembangunan jalan dan jembatan di wilayah Kecamatan Kunduran adalah UPTD (Unit Pelaksana Teknis Daerah) Pengelolaan Jalan, Jembatan dan Irigasi Wilayah III yakni Supyan, SE. Secara umum dalam pembangunan jalan dan jembatan, Tim teknis memiliki tugas dan wewenang sebagai berikut: 1) Mengendalikan pelaksanaan pekerjaan; 2) Melaksanakan pengawasan, meneliti dan memberikan pengarahan-pengarahan teknis dalam rangka pelaksanaan pekerjaan; 3) Memberikan petunjuk, bimbingan dan saran kepada penyedia jasa atas pelaksanaan pekerjaan yang sedang berjalan; 4) Meneliti permintaan pembayaran angsuran; 5) Mengadakan hubungan

kerjasama serta koordinasi hasil pekerjaan secara berkala dengan penyedia jasa; 6) Berwenang menghentikan pelaksanaan pekerjaan jika terjadi penyimpangan; 7) Wajib menerbitkan surat peringatan kepada penyedia jasa apabila kontrak dinyatakan kritis dan selanjutnya menyelenggarakan SCM (Show Cause Meeting); 8) Dalam melaksanakan tugas tim teknis dibantu oleh pengawas lapangan; dan 9) Membuat laporan atas hasil pelaksanaan tugas secara berkala kepada PPK.

4) Penyedia jasa (kontraktor).

Penyedia jasa dalam pembangunan jalan dan jembatan di wilayah Kecamatan Kunduran adalah pihak jasa konstruksi dalam membangun sarana prasarana publik, biasanya berasal dari PT/CV terkait yang berhasil memenangkan tender pada saat proses lelang proyek berlangsung. Penyedia jasa ini sebagai pihak pelaksana lapangan dalam kegiatan pembangunan jalan dan jembatan selama ini.

Adapun komunikasi antar implementor (Dinas PUPR Bidang Bina Marga, Seksi Pembangunan Jalan dan Jembatan, UPTD dan Kontraktor) dari informasi yang diperoleh dari Dinas PUPR Kabupaten Blora, sudah baik dimana dalam prosesnya ada pelaporan secara berkala dan juga adanya pertemuan-pertemuan antar pihak implementor terkait pembagian tugas dan tanggung jawab. Hal ini membuktikan terjadinya komunikasi yang baik antar implementor pelaksana dalam implementasi kebijakan pembangunan jalan dan jembatan di Kecamatan Kunduran.

Namun disisi lain dari segi personil pihak pelaksana lapangan, terkadang masih ada diantara mereka jika diundang ke kantor tidak kunjung hadir, yang berakibat kesalahan persepsi dalam menerjemahkan teknis-teknis pelaksanaan pembangunan yang sebenarnya. Sehingga apa yang telah diinstruksikan oleh dinas berbeda dalam pelaksanaan di lapangan. Hal ini seperti yang dinyatakan oleh Seksi Pembangunan Jalan dan Jembatan Wilayah II (Kristiawan), sebagai berikut:

“...Kadang-kadang penyedia jasa diundang gak hadir, yang mengakibatkan kesalahan persepsi dalam

menerjemahkan kebijakan teknis yang telah ditentukan”
(Kristiawan, 2021).

Faktor komunikasi sangat menentukan keberhasilan pencapaian tujuan dari implementasi kebijakan publik. Implementasi yang efektif terjadi apabila para pembuat kebijakan sudah mengetahui apa yang akan mereka kerjakan. Pengetahuan atas apa yang mereka kerjakan dapat berjalan apabila komunikasi berjalan dengan baik, sehingga setiap keputusan kebijakan dan peraturan implementasi harus dikomunikasikan kepada pihak-pihak terkait. Selain itu, kebijakan yang dikomunikasikan pun harus tepat, jelas, akurat dan konsisten. Akan tetapi dalam proses komunikasi apabila masih ada pihak personil dari implementor sendiri yang susah diajak komunikasi (seperti hasil wawancara diatas) maka proses komunikasi selama pelaksanaan proyek akan terhambat, yang berakibat pengetahuan atas apa yang mereka kerjakan kurang maksimal hasilnya, dan akan berpengaruh terhadap kualitas hasil dari pembangunan nantinya.

2. Sumber Daya

Walaupun isi kebijakan sudah dikomunikasikan secara jelas dan konsisten, tetapi apabila implementor kekurangan sumber daya untuk melaksanakannya, maka implementasi tidak akan berjalan efektif. Menurut teori George C. Edwards III dalam (Subarsono, 2005, hal. 91), sumber daya merupakan variabel penting lainnya yang mempengaruhi keberhasilan implementasi suatu kebijakan. Indikator sumber daya terdiri dari: 1) Sumber daya manusia, merupakan sumber daya utama dalam implementasi kebijakan; 2) Anggaran, berkaitan dengan kecukupan modal atau investasi dalam menjamin terlaksananya kebijakan; 3) Fasilitas, berupa fasilitas-fasilitas pendukung dalam proses pelaksanaan kebijakan; 4) Informasi dan kewenangan, informasi baik yang berhubungan dengan cara melaksanakan kebijakan maupun informasi mengenai kepatuhan dari para pelaksana terhadap peraturan dan regulasi pemerintah yang telah ditetapkan, sedangkan kewenangan berkaitan dengan otoritas atau legitimasi bagi para pelaksana dalam melaksanakan kebijakan.

Dari hasil wawancara dan teori di atas menunjukkan bahwa faktor ketersediaan sumber daya dalam mencapai tujuan pembangunan jalan dan jembatan di Kecamatan Kunduran adalah sebagai berikut:

1) Sumber Daya Manusia (SDM);

Sumber Daya Manusia merupakan sumber daya yang berkaitan dengan kompetensi yang dimiliki oleh pihak-pihak implementor. Kompetensi yang dimiliki harus memiliki kualitas dan kuantitas yang cukup. Kualitas berkaitan dengan keterampilan, dedikasi, profesional dan kompetensi di bidangnya. Sedangkan kuantitas berkaitan dengan jumlah sumber daya manusia apakah sudah cukup untuk melingkupi seluruh kelompok sasaran atau belum.

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi, ketersediaan sumber daya manusia yang terlibat dalam proses pembangunan dari pihak pelaksana (penyedia jasa) lapangan sudah memadai karena kebanyakan mereka berasal dari sarjana-sarjana teknik dalam pembangunan dan sudah terbiasa melaksanakan pembangunan selama ini. Adapun dari pihak Dinas PUPR dapat dilihat berdasarkan data Pegawai Negeri Sipil (PNS) pada kantor Dinas PUPR Kabupaten Blora menurut data pegawai Dinas PUPR Per-31 Desember 2020 adalah sebagai berikut:

Tabel 14. Pegawai Negeri Sipil DPUPR Kab. Blora Berdasarkan Tingkat Pendidikan dan Jenis Kelaminnya

NO.	PENDIDIKAN	PNS		JML
		P	L	
1.	SD	6		6
2.	SMP	6		6
3.	SMA	35	1	36
4.	D II	1		1
5.	DIII	1	1	2
6.	S 1	22	9	31
7.	S 2	8	2	10
	JUMLAH	79	13	92

Sumber: Dinas PUPR Kabupaten Blora (Data PNS Dinas PUPR Kabupaten Blora 2020).

Berdasarkan data pada tabel diatas dapat diamati bahwa jumlah Pegawai Negeri Sipil yang berjenis kelamin laki-laki ada 79 orang, sedangkan yang berjenis kelamin perempuan ada 13 orang, dan itu pun berasal dari berbagai tingkat pendidikan sampai masih ada yang hanya lulusan Sekolah Dasar (SD). Adapun data pegawai Dinas PUPR Kabupaten Blora berdasarkan pendidikan dan golongannya dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 15. Pegawai DPUPR Kabupaten Blora Berdasarkan Pendidikan dan Golongan

NO.	PENDIDIKAN	GOL I	GOL II	GOL III	GOL IV	JML
1.	SD		6			6
2.	SMP	2	4			6
3.	SMA		23	13		36
4.	D II			1		1
5.	D III			2		2
6.	S 1			30	1	31
7.	S 2			7	3	10
	JUMLAH	2	33	53	4	92

Sumber: Dinas PUPR Kabupaten Blora (Data PNS Dinas PUPR Kabupaten Blora 2020).

Sedangkan Pegawai tenaga kontrak sebanyak 2 orang dan Tenaga Harian Lepas sebanyak 53 orang. Untuk data lebih rincinya dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 16. Tenaga Kontrak DPUPR Kab. Blora

No.	Pendidikan		Jenis Kelamin	
			L	P
1.	SD		2	
2.	SLTP			
3.	SLTA	1		
4.	D III			
5.	S 1	1		
	Jumlah	2	2	

Sumber: Dinas PUPR Kabupaten Blora (Data PNS Dinas PUPR Kabupaten Blora 2020).

Tabel 17. Tenaga Harian Lepas DPUPR Kab. Blora

No.	Pendidikan		Jenis Kelamin	
			L	P
1.	SD		33	20
2.	SLTP	3		
3.	SLTA	37		
4.	D III	2		
5.	S 1	11		
	Jumlah	53	53	

Sumber: Dinas PUPR Kabupaten Blora (Data PNS Dinas PUPR Kabupaten Blora 2020).

Dalam usaha untuk melaksanakan pekerjaan sesuai tugas pokok dan fungsi Dinas PUPR tentunya memerlukan pegawai yang memiliki kualifikasi teknis. Dengan banyaknya pegawai yang pensiun dalam hal ini berkualifikasi teknis maka terdapat banyak kekurangan pegawai dilingkungan Dinas PUPR Kabupaten Blora.

Oleh karena itu, untuk menjamin pelaksanaan kegiatan pada Dinas PUPR Kabupaten Blora diperlukan pengawasan dan pengendalian kegiatan oleh masing-masing bidang. Maka diberlakukannya kegiatan monitoring dan evaluasi guna untuk memastikan laporan kemajuan progres kegiatan sesuai atau tidak dengan laporan yang disampaikan oleh masing-masing bidang dan apakah progres rencana sesuai dengan progres kegiatan yang sedang berjalan. Hasil monitoring dan evaluasi digunakan sebagai masukan dalam perencanaan kegiatan periode berikutnya dalam hal ini pembangunan infrastruktur. Dalam usaha memenuhi target Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) yang tertuang dalam Rencana Strategis (Renstra) Dinas PUPR Kabupaten Blora, setiap tahun Dinas PUPR Kabupaten Blora menyusun laporan Kinerja Instansi Pemerintah dimana laporan ini menampilkan pelaksanaan pekerjaan serta pencapaian target Fisik dan Keuangan.

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi, maka dari segi sumber daya pada Kantor Dinas PUPR Kabupaten Blora sudah dapat dikategorikan sebagai sumber daya yang berkualitas dan mendukung dalam implementasi kebijakan pembangunan jalan dan jembatan di Kabupaten Blora selama ini.

2) Anggaran

Sumber daya anggaran dalam implementasi kebijakan akan berkaitan dengan kecukupan modal atau investasi dalam menjamin terlaksananya kebijakan. Apabila tidak ada dukungan anggaran yang memadai kebijakan tidak akan berjalan dengan efektif.

Berdasarkan hasil wawancara, anggaran dana dalam mengimplementasikan kebijakan pembangunan jalan dan jembatan selama ini masih kurang karena banyaknya jalan rusak di Kabupaten Blora

sedangkan anggaran dari Pemerintah Daerah hanya sedikit. Hal ini sesuai dengan yang diungkapkan oleh Subbag Program dan Keuangan Dinas PUPR Kabupaten Blora (Suseno), sebagai berikut:

“...Dukungan anggaran sebenarnya sangat kurang sekali karena tingkat kerusakan jalan di Kabupaten Blora ini banyak, kita hanya diberi dana paling banter 100-150 M tiap tahunnya padahal anggaran yang kita butuhkan itu paling gak iya 300 M an untuk bisa mengkafer itu semua” (Suseno, Variabel-Variabel yang Berperan Penting dalam Keberhasilan Implementasi, 2021).

Dengan minimnya anggaran dalam pembangunan jalan dan jembatan di Kabupaten Blora (seperti keterangan diatas) menyebabkan masih banyaknya ruas jalan yang belum tersentuh perbaikan sama sekali, tidak terkecuali untuk di wilayah Kecamatan Kunduran sendiri. Terbukti jalan dalam kondisi baik di Kecamatan Kunduran hanya 24,06 % dari jumlah seluruh panjang ruas jalan kabupaten yang terbentang di wilayah Kecamatan Kunduran sepanjang 82,870 Km. Itu artinya dalam proses pengimplementasian kebijakan pembangunan jalan dan jembatan di wilayah Kecamatan Kunduran selama ini masih belum bisa berjalan dengan efektif.

3) Fasilitas

Implementor mungkin saja sudah memiliki sumber daya manusia yang mencukupi; mengerti apa yang harus dikerjakan dan memiliki wewenang untuk melaksanakan tugasnya tersebut, tetapi apabila tanpa adanya fasilitas pendukungnya implementasi kebijakan tersebut tidak akan berhasil. Fasilitas disini berupa fasilitas pendukung dalam keberhasilan implementasi kebijakan diantaranya bisa berupa: peralatan kantor, gedung, tanah, maupun alat-alat berat yang berguna dalam pembangunan jalan dan jembatan.

Mengacu pada hasil wawancara dengan Seksi Pembangunan Jalan dan Jembatan Wilayah II (Kristiawan), mengatakan bahwa fasilitas pendukung dari pihak Dinas PUPR Kabupaten Blora sudah memadai, mereka sudah punya tanah dan gedung tersendiri bahkan sampai UPTD tiap wilayahnya

juga sudah mempunyai tanah dan gedung tersendiri dan perlengkapan kantor juga sudah memadai. Akan tetapi dari pihak kontraktor yang biasa memenangkan tender pembangunan jalan dan jembatan di Kabupaten Blora masih ada yang kekurangan dari segi alat berat yang digunakan dalam proses pembangunan, sehingga mereka harus mengurus surat perjanjian pinjam alat berat tersebut dengan pihak lain, dan ini semua diatur dalam pelaksanaan proses lelang berlangsung, sehingga hal seperti ini tidak menjadi penghambat dalam pelaksanaan pembangunan selama ini.

4) Informasi dan Kewenangan

Informasi dalam mengimplementasikan kebijakan pembangunan jalan dan jembatan dibedakan menjadi 2 (dua) bentuk yakni: informasi yang berhubungan dengan cara melaksanakan kebijakan, dengan artian implementator harus mengetahui apa yang harus mereka lakukan di saat mereka diberi perintah untuk melakukan tindakan; dan informasi mengenai data kepatuhan dari para pelaksana terhadap peraturan dan regulasi pemerintah yang telah ditetapkan, dengan artian implementator harus mengetahui apakah orang lain yang terlibat di dalam pelaksanaan kebijakan tersebut patuh terhadap hukum atau tidak.

Berdasarkan hasil wawancara dengan pihak Dinas PUPR, bahwa: para implementor mayoritas sudah mengetahui dan paham dengan apa yang seharusnya mereka lakukan disaat mereka ada perintah untuk melaksanakan sebuah tindakan. Akan tetapi dari tingkat kepatuhan pihak penyedia jasa terhadap kebijakan pembangunan selama ini masih ada yang agak rendah. Misal, beberapa kali masih sempat terjadi keterlambatan dalam penyelesaian proyek, yang awalnya pembangunan dalam kontrak 3 (tiga) bulan selesai ini bisa sampai 3 (tiga) bulan lebih baru selesai. Yang mengakibatkan pihak penyedia jasa akan terkena denda sesuai dengan waktu keterlambatan dalam penyelesaian proyek tersebut.

Sedangkan kewenangan disini merupakan otoritas atau legitimasi bagi para pelaksana dalam melaksanakan kebijakan yang ditetapkan secara politik. Berdasarkan hasil wawancara, otoritas atau legitimasi para pelaksana dalam melaksanakan kebijakan yang ditetapkan sudah baik akan tetapi tingkat kepatuhan dari kontraktor belum bisa memuaskan

karena ketika sudah penandatanganan kontrak dan sudah berjalan waktu pembangunan pihak kontraktor tidak cepat-cepat memulai pekerjaannya, mungkin karena faktor minimnya modal yang dimiliki atau faktor lainnya. Dan ketika diundang ke kantor tidak kunjung cepat hadir. Hal inilah salah satu yang mengakibatkan terjadinya keterlambatan dalam penyelesaian proyek pembangunan.

3. Disposisi

Menurut George C. Edwards III dalam (Subarsono, 2005, hal. 91-92), disposisi merupakan watak dan karakteristik yang dimiliki oleh implementor, seperti: komitmen, kejujuran, sifat demokratis, dll. Apabila implementor memiliki disposisi yang baik, maka dia akan menjalankan kebijakan dengan baik dan begitupun sebaliknya apabila implementor memiliki disposisi yang kurang baik, maka proses implementasi kebijakan juga akan menjadi tidak efektif.

Faktor disposisi atau sikap dari pelaksana kebijakan disini menjadi faktor penting ketiga dalam pelaksanaan suatu kebijakan publik. Jika pelaksanaan suatu kebijakan ingin efektif, maka para pelaksana kebijakan tidak hanya harus mengetahui apa yang akan dilakukan tetapi juga harus memiliki kemampuan untuk melaksanakannya dengan perspektif yang baik, sehingga dalam praktiknya tidak terjadi bias.

Dari hasil wawancara dengan Seksi Pembangunan Jalan dan Jembatan Wilayah II (Kristiawan), menunjukkan bahwa tingkat komitmen para implementor kebijakan pembangunan jalan dan jembatan selama ini mayoritas sudah baik. Para implementor melaksanakan implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan penghubung antar desa dan jembatan di Kecamatan Kunduran dengan baik dan disesuaikan dengan standar, tujuan dan sarana kebijakan yang ingin dicapai.

“...Sikap pelaksana selama ini mayoritas baik, tapi iy masih ada satu dua yang memiliki sikap yang kurang baik sehingga hasil tidak sesuai dengan apa yang sudah direncanakan, seperti: keterlambatan dalam penyelesaian, hasil pembangunan tidak memuaskan, dls” (Kristiawan, 2021).

Namun disisi lain juga masih ada beberapa dari personil implementor yang memiliki komitmen yang kurang baik, sehingga terjadi bias dalam pengimplementasian kebijakan tersebut yang mengakibatkan beberapa permasalahan yang tidak diinginkan terjadi, seperti: keterlambatan waktu penyelesaian proyek, ketidak sesuaian ukuran dalam pembangunan, kualitas pembangunan yang kurang memuaskan, dll. Akan tetapi permasalahan seperti ini bisa cepat diatasi sehingga tidak terjadi permasalahan yang berlarut-larut. Hal ini diperjelas dalam pernyataan Subbag Program dan Keuangan Dinas PUPR Kabupaten Blora (Suseno), sebagai berikut:

“...Yang namanya pemborong dimana-mana ya ingin dapat untung kan mbak, makanya masih ada yang memiliki sikap demikian, akan tetapi kami usahakan mere tidak bisa mengambil untung yang banyak, agar hasil dari pembangunannya tidak mengecewakan kita semua. Tambah (Suseno, Variabel-Variabel yang Berperan Penting dalam Keberhasilan Implementasi, 2021).

4. Struktur Birokrasi

Selain variabel-variabel diatas, variabel struktur birokrasi juga berpengaruh terhadap derajat keberhasilan implementasi kebijakan. Menurut George C. Edwards III dalam (Subarsono, 2005, hal. 92), salah satu dari aspek struktur yang penting dari setiap organisasi adalah adanya prosedur operasi yang standar (*Standard Operating Procedures* (SOP)). SOP menjadi pedoman bagi setiap implementor dalam bertindak. SOP diartikan sebagai suatu kegiatan rutin yang memungkinkan para pegawai atau pelaksana kebijakan untuk melaksanakan kegiatan-kegiatannya pada tiap hari kerja sesuai dengan standar yang telah ditetapkan. Selain SOP juga ada pelaksanaan *fragmentasi*. Pelaksanaan fragmentasi adalah upaya penyebaran tanggung jawab kegiatan-kegiatan atau aktivitas-aktivitas pegawai diantara beberapa unit kerja.

Dalam birokrasi diperlukan *Standard Operating Procedures* (SOP) yang sangat bermanfaat, bukan hanya dalam mengukur (menilai) kinerja seseorang, tetapi juga sebagai acuan bagi masyarakat yang berinteraksi dengan instansi tertentu. Artinya SOP berperan sebagai peraturan permainan yang berlaku tidak hanya bagi birokrasi dalam menjalankan fungsi dan kegiatannya, tetapi

juga bagi masyarakat yang memerlukan pelayanan tertentu (Muhammad, 2018, hal. 46).

Akan tetapi dari keterangan hasil wawancara bahwa selama ini Dinas PUPR belum mempunyai *Standard Operating Procedures* (SOP) yang digunakan sebagai pedoman dalam pelaksanaan pembangunan jalan dan jembatan, yang ada hanya berupa kebijakan-kebijakannya saja. Hal tersebut karena mereka beranggapan bahwa Dinas PUPR tidak termasuk pelayan publik secara langsung dengan masyarakat, berbeda dengan puskesmas, sekolahan, dan lain sebagainya yang langsung berinteraksi dengan masyarakat. Hal ini sesuai dengan yang diungkapkan oleh Subbag Program dan Keuangan Dinas PUPR Kabupaten Blora (Suseno), sebagai berikut:

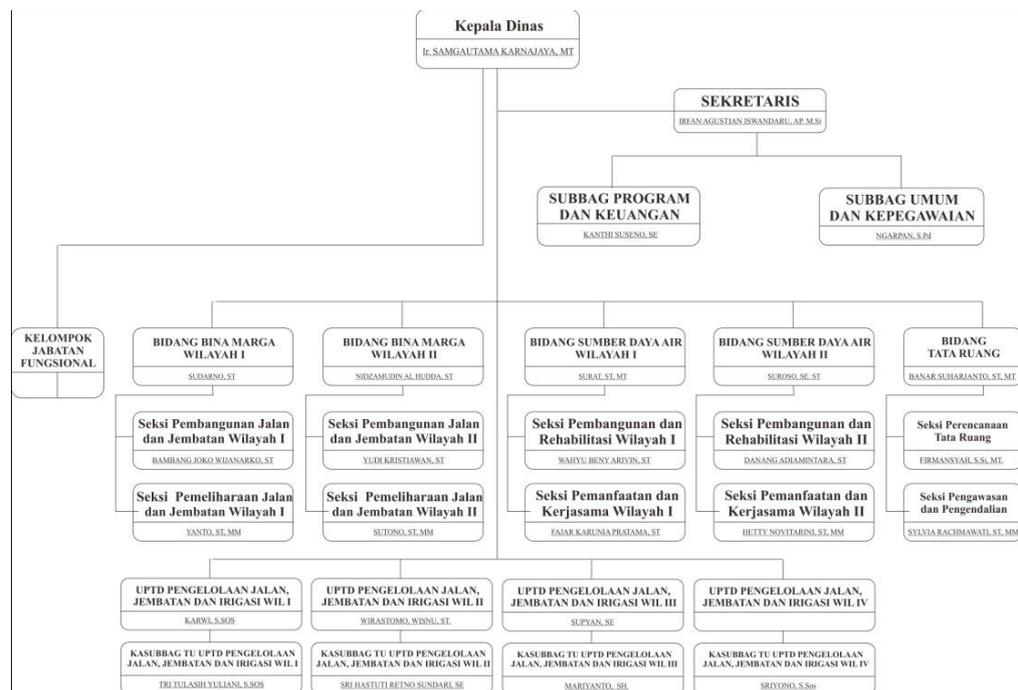
“...SOP nya belum ada, ini baru kebijakannya dulu nanti minggu-minggu depan dari PEMDA mau kesini membantu menyusun SOP-nya karena di era sekarang ini semua kantor harus punya SOP, walaupun di PUPR ini sebenarnya tidak termasuk pelayan publik yang terkait dengan masyarakat langsung. Karena yang kita layani kan hanya lewat kontraktor yang menjalani kontrak dengan kita saja” (Suseno, Variabel-Variabel yang Berperan Penting dalam Keberhasilan Implementasi, 2021).

Pada dasarnya faktor pendorong dalam struktur birokrasi adalah: adanya prosedur standar pelaksanaan kebijakan, akan tetapi pada Dinas PUPR Kabupaten Blora malah belum memiliki SOP yang mendukung dalam pelaksanaan implementasi kebijakan pembangunan selama ini. Hal ini lah yang mengakibatkan tingkat efisiensi dan efektivitas dalam pelaksanaan tugas selama ini berkurang karena belum adanya standar yang digunakan sebagai pedoman dalam menyelesaikan pekerjaan yang menjadi tugas mereka. Terbukti masyarakat Kecamatan Kunduran selama ini belum puas dengan hasil pembangunan di wilayahnya. Hal ini sesuai dengan pendapat salah satu perangkat desa di Kecamatan Kunduran (Suyesman), sebagai berikut:

“...Tapi hasil dari pembangunan tersebut kurang memuaskan bagi masyarakat, karena setelah dibangun jalan cepat mengalami kerusakan kembali apalagi kalau hanya sekedar di aspal seperti dulu. Untuk sekarang dengan sistem cor saja kualitasnya masih kurang baik mbak” (Suyesman, Terwujudnya Kinerja dan Dampak yang Dikehendaki, 2021).

Namun dalam upaya penyebaran tanggung jawab dalam kegiatan-kegiatan pembangunan jalan dan jembatan selama ini sudah berjalan sebagaimana mestinya. Adapun struktur organisasi dalam menjalankan tanggung jawab pada Dinas PUPR Kabupaten Blora dapat dilihat dalam gambar bagan berikut ini:

Gambar 8. Bagan Struktur Organisasi Dinas PUPR Kabupaten Blora



Sumber: (Dokumen Struktur Organisasi Dinas PUPR Kabupaten Blora Per-2016).

Berdasarkan gambar bagan struktur organisasi Dinas PUPR Kabupaten Blora diatas dapat diketahui bahwa, susunan organisasi dalam menjalankan proyek pembangunan jalan dan jembatan meliputi: Kepala Bidang Bina Marga yang

bertanggung jawab kepada Kepala Dinas; Seksi Pembangunan Jalan dan Jembatan yang bertanggung jawab kepada Kepala Bidang; UPTD (Tim Teknis) yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Seksi Pembangunan Jalan dan Jembatan sekaligus kepada Kepala Dinas melalui Sekretaris; dan yang terakhir ditambah Penyedia Jasa (Kontraktor) memiliki kedudukan yang setara dengan pihak pengguna jasa.

BAB V DAMPAK IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR TERHADAP AKSESIBILITAS MASYARAKAT

A. Tingkat Aksesibilitas di Kecamatan Kunduran

Salah satu faktor untuk mengukur tingkat kelancaran aksesibilitas pada suatu wilayah adalah dapat dilihat dari ketersediaan jaringan jalan, jumlah alat transportasi, panjang lebar jalan dan kualitas jalan (Miro, 2004 dalam (Rahayu, 2020, hal. 30)). Sedangkan menurut Oktavina Mustika Dewi variabel aksesibilitas wilayah secara sederhana dapat diukur dari adanya luas wilayah, jarak ke ibukota kabupaten dan panjang jalan (Dewi, 2013, hal. 11).

Adapun faktor lain yang dapat mempengaruhi tinggi rendahnya aksesibilitas adalah topografi, yakni terkait kondisi alam yang memiliki karakteristik wilayah yang berbeda dengan daerah lainnya. Dapat menjadi pengaruh karena topografi dapat menjadi penghambat bagi kelancaran interaksi di suatu daerah, hal ini berkaitan dengan adanya jembatan sebagai penghubung antar wilayah yang terpisahkan oleh alam (Sumatmadja, (Rahayu, 2020, hal. 28)).

Berdasarkan hasil observasi dan teori diatas dapat diketahui bahwa tingkat aksesibilitas di Kecamatan Kunduran dapat diukur berdasarkan indikator-indikator berikut ini:

1. Luas wilayah dan ketersediaan jaringan jalan dan jembatan

Luas wilayah tentunya akan berkaitan dengan perkembangan wilayah dan ketersediaan jaringan jalan. Sebagaimana telah diketahui bahwa luas wilayah akan bersifat tetap (statis), sedangkan manusia dan segala macam kegiatannya senantiasa berkembang dan melakukan mobilitas (dinamis). Oleh karena itu, kecamatan dengan luas wilayah yang kecil akan mudah disisipi dengan berbagai penunjang perkembangan wilayah seperti ketersediaan sarana sosial ekonomi (Dewi, 2013, hal. 13). Adapun luas wilayah Per-Kecamatan di Kabupaten Blora dapat dilihat dalam tabel berikut ini:

Tabel 18. Luas Daerah dan Jumlah Pulau Menurut Kecamatan di Kabupaten Blora

No.	Kecamatan	Ibukota Kecamatan	Luas Total Area (Km ² /sq.km)
1.	Jati	Doplang	181,62
2.	Randublatung	Randublatung	211,13
3.	Kradenan	Menden	109,51
4.	Kedungtuban	Kedungtuban	106,86
5.	Cepu	Cepu	49,15
6.	Sambong	Sambong	88,75
7.	Jiken	Jiken	168,17
8.	Bogorejo	Bogorejo	49,81
9.	Jepon	Jepon	107,72
10.	Blora	Blora	79,79
11.	Banjarejo	Banjarejo	103,52
12.	Tunjungan	Tunjungan	101,82
13.	Japah	Japah	103,05
14.	Ngawen	Ngawen	100,98
15.	Kunduran	Kunduran	127,98
16.	Todanan	Todanan	128,74
Kabupaten Blora			1820,59

Sumber: Kabupaten Blora Dalam Angka 2021 (Badan Pusat Statistik Kabupaten Blora).

Berdasarkan data tabel diatas dapat diketahui bahwa kecamatan di Kabupaten Blora dengan luas wilayah terkecil berada di Kecamatan Cepu, dengan luas wilayah 49,15 Km². Sedangkan Kecamatan Kunduran dalam angka 2020 dan data tabel diatas, memiliki luas wilayah secara keseluruhan mencapai 127,98 Km² dengan kepadatan penduduk per kilometer persegiunya 548,82 jiwa, yang terdiri dari 25 desa dan 1 kelurahan.

Untuk ketersediaan jaringan jalan kabupaten dan jembatan yang terbentang di wilayah Kecamatan Kunduran dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 19. Ketersediaan Jaringan Jalan Kabupaten dan Jembatan yang Terbentang di Kecamatan Kunduran

No.	Nama Ruas Jalan		Nama Jembatan	Nama Ruas Jembatan
1.	Kunduran – Goaterawang		Doplang	Doplang – Kunduran
2.	Doplang – Kunduran		Grogol	Doplang – Kunduran
3.	Rowobungkul – Kemiri		Tungkol	Doplang – Kunduran
4.	Kemiri – Sonokidul		Gabuk	Doplang – Kunduran

5.	Sempu – Cungkup		Botoreco	Doplang – Kunduran
6.	Jagong – Karanggeneng		Sonokidul I	Doplang – Kunduran
7.	Karanggeneng – Srigading		Sonokidul II	Doplang – Kunduran
8.	Muraharjo – Jetak		Tempur	Doplang – Kunduran
9.	Jetak – Karanggeneng		Kunduan	Doplang - Kunduran
10.	Kunduran – Bakah		Goa Terawang HP 34	Kunduran - Goa Terawang
11.	Bakah – Kalangrejo		Kemiri	Kemiri - Sonokidul
12.	Kalangrejo – Muraharjo		Goti	Kunduran - Bakah
13.	Balong - Bangkerep – Kedungwaru		Bakah	Kunduran - Bakah
14.	Ngronggah – Buloh		Muraharjo	Kalangrejo – Muraharjo
15.	Bandungrojo – Tawangrejo			
16.	Plosorejo – Cungkup			
17.	Kemiri – Buloh			
18.	Kunduran – Bejirejo			
19.	Sambiroto – Bejirejo			
20.	Botoreco – Sempu			

Sumber: Dokumen Dinas PUPR Kabupaten Blora

Pada tabel diatas dijelaskan bahwa jalan kabupaten yang terbentang di Kecamatan Kunduran sebanyak 20 ruas jalan. Sedangkan untuk ketersediaan jembatan di lintasan jalan yang terbentang di wilayah Kecamatan Kunduran sebanyak 14 ruas jembatan. Itu artinya ketersediaan jaringan jalan kabupaten dan jembatan yang terbentang di wilayah Kecamatan Kunduran selama ini sudah mencukupi untuk menunjang kelancaran aksesibilitas keseharian masyarakat. Dengan catatan apabila kondisi kualitas dan kuantitas jalan dan jembatan tersebut sudah memadai. Karena tersedianya kondisi jalan dan jembatan baik mencakup kondisi kualitas maupun kuantitas jalan, jembatan dan jenis jalan menjadi pendukung dalam mengakses wilayah tersebut.

Untuk jalan sendiri di Kecamatan Kunduran dibedakan menjadi jalan provinsi, jalan kabupaten, dan jalan desa. Didalam (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan) Bagian Keempat Pasal 27, 28, dan 30 dijelaskan bahwa: Jalan provinsi merupakan jalan yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota; jalan yang menghubungkan antar ibukota kabupaten/kota; atau disebut dengan jalan strategis provinsi, untuk kewenangan pembangunannya ada di Pemerintah Provinsi. Jalan kabupaten merupakan jalan yang menghubungkan ibukota

kabupaten dengan ibukota kecamatan; ibukota kabupaten dengan pusat desa; antar ibukota kecamatan; ibukota kecamatan dengan desa; dan antar desa, untuk kewenangan pembangunannya ada di Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota. Serta jalan desa merupakan jalan lingkungan primer dan jalan lokal primer yang menghubungkan kawasan atau antar pemukiman di dalam desa, untuk kewenangan pembangunannya ada di perangkat desa.

2. Kualitas jalan dan jembatan

Kualitas jalan meliputi panjang, lebar dan luas jalan dalam menunjang kelancaran transportasi dan kemudahan aksesibilitas diperlukan adanya prasarana jalan dan jembatan yang memadai. Semakin banyak yang menghubungkan antar daerah maka akan semakin berkembang daerah tersebut. Adapun kualitas jalan penghubung antar desa (jalan kabupaten) yang terbentang di wilayah Kecamatan Kunduran dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 20. Kondisi Kualitas dan Kuantitas Jalan Kabupaten di Kecamatan Kunduran

No	Nama Ruas Jalan	Panjang Ruas (Km)	Lebar Ruas (Km)	Panjang Tiap Kondisi (KM(%))			
				Baik	Sedang	Rusak Ringan	Rusak Berat
1	Kunduran – Goaterawang	11,440	5,50	5,39	5,80	0,25	-
2	Doplang – Kunduran	19,680	3,95	2,85	4,93	5,10	6,80
3	Rowobungkul – Kemiri	2,700	3,50	2,13	0,37	0,20	-
4	Kemiri – Sonokidul	2,200	3,50	0,48	0,60	1,12	-
5	Sempu – Cungkup	5,000	3,67	2,97	-	2,03	-
6	Jagong – Karanggeneng	2,500	3,00	0,60	1,30	0,60	-
7	Karanggeneng – Srigading	5,000	3,00	1,25	3,75	-	-
8	Muraharjo – Jetak	2,500	3,00	-	1,70	0,80	-
9	Jetak – Karanggeneng	2,500	3,00	1,50	0,40	0,60	-
10	Kunduran – Bakah	1,500	3,75	0,50	0,40	0,60	-
11	Bakah – Kalangrejo	2,500	3,75	0,20	0,50	1,80	-
12	Kalangrejo – Muraharjo	2,500	3,75	-	2,30	0,20	-
13	Balong - Bangkerep –	3,800	3,00	-	0,80	3,00	-

	Kedungwaru						
14	Ngronggah – Buloh	2,000	3,33	0,29	0,31	1,40	-
15	Bandungrojo – Tawangrejo	3,700	3,25	0,50	2,60	0,60	-
16	Plosorejo – Cungkup	4,450	3,38	0,20	0,77	3,48	-
17	Kemiri – Buloh	3,100	3,00	0,08	2,02	1,00	-
18	Kunduran – Bejirejo	2,800	3,00	0,20	2,00	0,60	-
19	Sambiroto – Bejirejo	2,000	3,00	0,80	1,00	0,20	-
20	Botoreco – Sempu	1,000	3,00	-	1,00	-	-
	Jumlah	82,870		19,94/ 24,06%	32,55/ 39,28%	23,58/ 28,45%	6,80/ 8,21%

Sumber: Dinas PUPR Kab. Blora (Dokumen Data Dasar Prasarana Provinsi, Kabupaten/Kota).

Pada tabel diatas, dijelaskan bahwa dari 20 ruas jalan penghubung antar desa (jalan kabupaten) yang terbentang di wilayah Kecamatan Kunduran dengan kondisi baik hanya 24,06% dari jumlah panjang ruas jalan 82,870 Km, dengan artian dari kondisi infrastruktur jalan kabupaten di Kecamatan Kunduran masih jauh dari kata memadai. Yang berakibat aksesibilitas keseharian masyarakat kunduran selama ini terhambat dengan adanya kondisi jalan yang demikian. Hal ini senada dengan pendapat salah satu perangkat desa di Kecamatan Kunduran (Suyesman), bahwa:

“...Untuk tingkat aksesibilitas masyarakat seharinya ya terhambat, karena kan jalannya jelek jadi akan membutuhkan banyak waktu untuk melintasinya. Coba aja kalau jalannya bagus pasti akan lebih cepat untuk mengakses jalan tersebut” (Suyesman, Tingkat Aksesibilitas Masyarakat Sehari-Hari, 2021).

Untuk kualitas jembatan akan berkaitan dengan adanya kondisi topografi di wilayah Kecamatan Kunduran, yakni dengan adanya faktor alam berupa sungai yang terbentang di wilayah Kecamatan Kunduran. Kondisi kualitas dan kuantitas jembatan di Kecamatan Kunduran terbagi menjadi 4 (empat) bagian bangunan yaitu: bangunan atas, bangunan bawah, pondasi, dan lantai. Adapun untuk kondisinya secara umum dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 21. Kondisi Bangunan Jembatan yang Terbentang pada Ruas Jalan Kabupaten di Kecamatan Kunduran

No.	Nama Jembatan	Kondisi Bangunan			
		Bangunan Atas	Bangunan Bawah	Pondasi	Lantai
1.	Doplang	Sedang	Sedang	Sedang	Sedang
2.	Grogol	Sedang	Sedang	Sedang	Sedang
3.	Tungkol	Sedang	Sedang	Sedang	Sedang
4.	Gabuk	Sedang	Sedang	Sedang	Sedang
5.	Botoreco	Sedang	Sedang	Sedang	Sedang
6.	Sonokidul I	Sedang	Sedang	Sedang	Sedang
7.	Sonokidul II	Sedang	Sedang	Sedang	Sedang
8.	Tempur	Baik	Baik	Baik	Baik
9.	Kunduan	Sedang	Sedang	Sedang	Sedang
10.	Goa Terawang HP 34	Sedang	Sedang	Sedang	Sedang
11.	Kemiri	Sedang	Sedang	Rusak Ringan	Sedang
12.	Goti	Sedang	Rusak Ringan	Rusak Ringan	Sedang
13.	Bakah	Rusak Ringan	Rusak Ringan	Rusak Ringan	Rusak Ringan
14.	Muraharjo	Rusak Ringan	Rusak Ringan	Rusak Ringan	Rusak Ringan

Sumber: Dokumen Data Dasar Prasarana Jembatan, Kabupaten/Kota (Dinas PUPR Kab. Blora).

Dari 14 (empat belas) ruas jembatan di lintasan ruas jalan yang terbentang di wilayah Kecamatan Kunduran mayoritas berkondisi sedang, yang kondisinya baik hanya ada 1 (satu) ruas jembatan yakni Jembatan Tempur. Itu artinya dari segi kondisi jembatan di Kecamatan Kunduran sudah agak memadai untuk menunjang kelancaran aksesibilitas keseharian masyarakat karena walaupun dengan kondisi jembatan yang demikian sudah dapat sebagai penghubung antara daerah satu dengan daerah lainnya di Kecamatan Kunduran. Dan untuk persentase jembatan dalam kondisi baik di Kabupaten Blora berdasarkan keterangan dari narasumber untuk jembatan dalam kondisi baik sudah mencapai 86,0%. Adapun terkait data lebih detailnya lagi tentang jembatan bisa dilihat pada gambar tabel (gambar. 7) pada BAB III.

3. Jarak ke ibukota kecamatan maupun ibukota kabupaten (dalam Km).

Tingkat aksesibilitas juga dapat dinyatakan dengan ukuran jarak tempuh, dikatakan tingkat tinggi jika jarak antara dua wilayah yang saling berhubungan itu dekat dan sebaliknya dikatakan rendah jika jarak antara dua wilayah yang saling berhubungan jauh. Jadi, tata guna lahan yang berbeda pasti mempunyai aksesibilitas yang berbeda pula karena aktivitas tata guna lahan tersebut tersebar dalam ruang secara tidak merata (heterogen), (Tamin, 2000, hal. 32).

Untuk jarak dari masing-masing desa di Kecamatan Kunduran dengan ibukota kecamatan maupun ibukota kabupaten tentunya juga akan mempengaruhi tingkat aksesibilitas dan perkembangan di setiap desa di Kecamatan Kunduran. Dimana jarak yang paling dekat dengan ibukota kecamatan maupun ibukota kabupaten biasanya akan lebih mudah mendapatkan pengaruh kekotaan dan mempengaruhi tingkat ketersediaan jumlah fasilitas sarana sosial ekonomi di wilayah tersebut. Adapun jarak untuk mencapai ibukota kecamatan (kantor kecamatan) dan ibukota kabupaten (kantor bupati) dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 22. Jarak untuk Mencapai Ibukota Kecamatan dan Ibukota Kabupaten

No	Desa/ Kelurahan	Jarak ke Kantor (Km)	
		Kecamatan	Kabupaten
1	Botoreco	8	33
2	Buloh	10	34
3	Kemiri	8	32
4	Kodokan	7	31
5	Sonokidul	5	29
6	Sempu	7	31
7	Cungkup	7	31
8	Plosorejo	5	29
9	Ngilen	3	27
10	Bakah	2	26
11	Kalangrejo	4	28
12	Blumbangrejo	4	29
13	Tawangrejo	4	24
14	Klokah	4	18
15	Jetak	3	22
16	Muraharjo	2	22
17	Jagong	1	23
18	Kunduran	0	26
19	Gagaan	2	25
20	Sambiroto	2	23
21	Bejirejo	1	25

22	Karanggeneng	4	26
23	Balong	6	30
24	Ngawenombo	8	33
25	Sendangwates	3	27
26	Kedungwaru	7	31

Sumber: Dokumen Kecamatan Kunduran dalam angka 2020 (Badan Pusat Statistik Kabupaten Blora).

Dari data tabel diatas dapat diketahui bahwa dari 26 Desa/Kelurahan di Kecamatan Kunduran yang memiliki jarak terdekat dengan ibukota kecamatan yakni Kelurahan Kunduran dengan jarak 0 Km, untuk jarak terdekat dengan kantor Kabupaten Blora yakni Desa Klokah dengan jarak 18 Km. Adapun jarak terjauh untuk sampai ke kantor kecamatan pada Desa Buloh dengan jarak 10 Km sedangkan untuk jarak terjauh untuk sampai ke kantor kabupaten juga pada Desa Buloh dengan jarak 34 Km.

Berdasarkan data dan teori diatas dapat dikatakan bahwa Desa/Kelurahan di Kecamatan Kunduran yang memiliki tingkat aksesibilitas paling tinggi untuk sampai ke kantor kecamatan yaitu Kelurahan Kunduran dan aksesibilitas terendahnya yaitu Desa Buloh. Sedangkan untuk tingkat aksesibilitas ke kantor kabupaten tingkat tertinggi pada Desa Klokah dan tingkat terendahnya pada Desa Buloh juga.

Akan tetapi, pendapat mengenai tata guna lahan (jarak tempuh) dalam mengukur tingkat aksesibilitas di suatu wilayah tidak semuanya bisa digunakan. Karena jika sistem transportasi wilayah tersebut diperbaiki (disediakan jalan yang memadai), maka aksesibilitas wilayah tersebut dapat dikatakan lebih baik karena waktu tempuhnya akan lebih singkat. Maka sudah jelas akan berkaitan dengan kecepatan sistem jaringan transportasi tersebut. Hal ini sesuai dengan yang diungkapkan oleh Kasi Pembangunan Kecamatan Kunduran (Haru), sebagai berikut:

“...Pengukuran tingkat aksesibilitas berdasarkan pada jarak tempuh itu sebenarnya sangat fleksibel iy mbak, karena itu tidak berlaku jika dilaksanakan perbaikan jalan di wilayah tersebut” (Poedjiriyanto, 2021).

Adapun klasifikasi sederhananya dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 23. Klasifikasi Tingkat Aksesibilitas

(Black, 1981 dalam (Tamin, 2000, hal. 33)).

Jarak	Jauh	Aksesibilitas rendah	Aksesibilitas menengah
	Dekat	Aksesibilitas menengah	Aksesibilitas tinggi
Kondisi Prasarana		Sangat Jelek	Sangat Baik

Apabila tata guna lahan saling berdekatan dan hubungan transportasi antar tata guna lahan tersebut mempunyai kondisi baik, maka aksesibilitas tinggi. Sebaliknya, jika aktivitas tersebut saling terpisah jauh dan hubungan transportasinya jelek, maka aksesibilitas rendah. Beberapa kombinasi di antaranya mempunyai aksesibilitas menengah (Tamin, 2000, hal. 33). Hal tersebut senada dengan perkataan salah satu warga di Desa Buloh (Suparman), sebagai berikut:

”...Sebenarnya jarak rumah (Desa Buloh) ke Kecamatan Kunduran hanya sekitar 10 Km saja, tapi kondisi jalan yang dilintasi masih banyak yang jelek maka butuh waktu perjalanan yang lama. Yang seharusnya hanya membutuhkan waktu tempuh sekitar 15 menit saja, ini malah jadi memakan waktu 30 menit bahkan lebih” (Suparman, 2021).

B. Dampak Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur terhadap Aksesibilitas

Dalam pembahasan sebelumnya telah dijelaskan bahwa implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan kabupaten di Kecamatan Kunduran selama pelaksanaan RPJMD Kabupaten Blora belum bisa berjalan dengan optimal. Walaupun pada tiap tahunnya selalu ada pembangunan jalan kabupaten di wilayah Kecamatan Kunduran akan tetapi kerusakan jalan di Kecamatan Kunduran belum bisa teratasi 100% karena masih terhambat oleh beberapa variabel pada proses pelaksanaan implementasi kebijakan pembangunan tersebut. Sehingga sampai hari ini kondisi infrastruktur jalan di Kecamatan Kunduran masih jauh dari kata memadai. Yang berakibat aksesibilitas sosial maupun ekonomi masyarakat masih terhambat. Hal ini

sesuai dengan yang diungkapkan oleh Subbag Program dan Keuangan Dinas PUPR Kabupaten Blora (Suseno), sebagai berikut:

“...Karena masih adanya faktor penghambat dalam proses mengimplementasikan kebijakan pembangunan disini jadi akses sosial ekonomi masyarakat menjadi terhambat mbk. Seperti saja pada kasus salah satu desa kemarin itu mbk, disaat panen jagung harga jagung disana anjlok drastis karena truk gak bisa masuk di daerah sana karena faktor jalannya yang jelek” (Suseno, Dampak Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Terhadap Aksesibilitas, 2021).

Pada dasarnya Infrastruktur jalan merupakan roda penggerak untuk menggerakkan pembangunan ekonomi di wilayah perkotaan maupun pedesaan. Pada saat proses pembangunan, dengan adanya proyek dapat menciptakan lapangan kerja yang menyerap tenaga kerja di daerah lokasi pembangunan (khususnya). Karena tenaga kerja pada saat pembangunan selain tenaga dari pihak kontraktor pemenang tender juga melibatkan tenaga kerja dari masyarakat sekitar lokasi pembangunan. Selain itu infrastruktur merupakan pilar penentu arus barang, jasa, manusia, uang dan informasi dari daerah satu ke daerah lainnya. Dengan kata lain infrastruktur jalan dapat menetralsir harga-harga barang dan jasa antar daerah.

Selain menciptakan manfaat ekonomi, implementasi pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan juga dapat menciptakan manfaat aksesibilitas sosial bagi masyarakat. Adapun dampak secara umum dari implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan di Kecamatan Kunduran yang sudah dapat dirasakan oleh masyarakat selama ini adalah dari segi tingkat efisiensi waktu tempuh untuk melintasi jalan tersebut.

Dampak pertama dan utama yang dirasakan dan dinikmati oleh masyarakat setelah adanya pembangunan jalan dan jembatan selama ini adalah akses jalan yang menghubungkan pusat kegiatan ekonomi, pendidikan, kesehatan dan kegiatan sosial lainnya menjadi lebih baik. Melalui pembangunan jalan dan jembatan di Kecamatan Kunduran ibarat sebagai juru penyelamat yang membebaskan masyarakat dari kesulitan mengakses jalan pada setiap harinya. Hal ini terbukti dengan hasil wawancara dengan beberapa warga masyarakat kunduran, mereka mengatakan bahwa adanya pembangunan jalan selama ini merupakan “anugrah terindah” bagi masyarakat

sekitar karena akses keseharian mereka menjadi lebih meningkat setiap kali ada pembangunan.

Dan pada pembahasan sebelumnya juga dibahas bahwa tingkat aksesibilitas masyarakat dapat dipengaruhi oleh adanya kondisi infrastruktur jalan yang dapat diukur dengan tingkat keefektifan sistem jaringan yang dinyatakan dalam bentuk jarak, waktu, atau biaya perjalanan. Maka adanya pembangunan jalan dan jembatan dapat berdampak pada efisiensi waktu dan biaya perjalanan masyarakat untuk ke pusat-pusat pelayanan ekonomi, pendidikan, kesehatan, serta pusat pelayanan kegiatan sosial lainnya. Dengan adanya pembangunan jalan bisa diibaratkan dengan adanya gunting tajam yang sangat ampuh dalam memotong biaya pengurusan tenaga dan waktu perjalan bagi masyarakat setempat. Seperti yang diungkapkan oleh salah satu perangkat desa di Kecamatan Kunduran (Suyesman), sebagai berikut:

”...Semenjak jalan dibangun akses keseharian kami agak lancar mbak daripada sebelum-sebelumnya, sekarang di beberapa titik lintasan jalan untuk menuju pusat kecamatan sudah ada yang bagus, jadi waktu tempuh kami yang semula 30 mnt sekarang bisa 20 mnt, dan kami berharap semoga segera diperbaiki secara menyeluruh jalannya agar akses kami semakin lancar” (Suyesman, Dampak Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur terhadap Aksesibilitas, 2021).

Dari hasil wawancara dan teori diatas dapat diketahui bawa dampak implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan di wilayah Kecamatan Kunduran selama ini belum sepenuhnya dapat dirasakan oleh masyarakat sekitar karena masih adanya banyak jalan penghubung antar desa di Kecamatan Kunduran yang rusak. Dan hal ini belum sepenuhnya bisa diatasi oleh pemerintah setempat.

BAB VI PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah diuraikan, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Implementasi kebijakan pembangunan jalan kabupaten di Kecamatan Kunduran Kabupaten Blora belum bisa berjalan dengan optimal. Karena hingga Januari 2021 jalan dalam kondisi baik di seluruh Kabupaten Blora hanya mencapai 22,29% dan khusus di Kecamatan Kunduran sendiri juga hanya mencapai 24,06% dengan indikator target kinerja yang harus dicapai dalam kebijakan RPJMD Kabupaten Blora Tahun 2016-2021 sebesar 65% jalan dalam kondisi baik. Sedangkan untuk pembangunan jembatan sudah bisa berjalan lebih optimal, karena sudah menempuh target 86,0% jembatan dalam kondisi baik dengan indikator target kinerja yang harus dicapai sebesar 81%. Adapun variabel-variabel penghambat dalam pencapaian keberhasilan implementasi kebijakan tersebut, diantaranya: komunikasi antar implementor belum bisa berjalan dengan lancar karena masih ada dari pihak implementor jika diundang ke kantor tidak kunjung hadir; minimnya sumber daya anggaran dalam mendukung terlaksananya pembangunan; tingkat kepatuhan serta komitmen dari pihak penyedia jasa masih ada yang kurang baik dan belum adanya *Standard Operating Procedures* (SOP) yang mendukung dalam pelaksanaan implementasi kebijakan pada Dinas PUPR.
2. Dengan belum optimalnya implementasi kebijakan pembangunan jalan kabupaten di Kecamatan Kunduran, maka dampak dari implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur terhadap aksesibilitas masyarakat selama ini juga belum dapat dirasakan secara optimal oleh masyarakat, karena kondisi jaringan transportasi khususnya jalan di Kecamatan Kunduran belum memadai. Namun setiap kali ada pembangunan masyarakat merasa bahwa akses keseharian mereka menjadi lebih meningkat hal ini berkaitan dengan tingkat efisiensi waktu yang mereka tempuh.

B. Saran

Dari kesimpulan diatas, maka saran atau rekomendasi yang dapat penulis ajukan adalah sebagai berikut:

1. Pemerintah Daerah hendaknya lebih serius lagi dalam mengatasi banyaknya kerusakan jalan selama ini, dan lebih memprioritaskan kembali anggaran untuk melaksanakan pembangunan pada tiap tahunnya.
2. Pelaksanaan pembangunan jalan dan jembatan di Kecamatan Kunduran sebaiknya lebih ditingkatkan kembali pengawasannya agar pihak implementor dalam pengerjaan pembangunan jalan dan jembatan bisa lebih optimal.
3. Sebaiknya segera ditetapkan *Standard Operating Procedures* (SOP) pada Dinas PUPR Kabupaten Blora agar dapat dijadikan sebagai pedoman dalam pelaksanaan kebijakan pembangunan kedepannya.
4. Seluruh masyarakat Kecamatan Kunduran seharusnya turut ikut aktif dalam pengawasan pelaksanaan pembangunan dan menjaga jalan agar jalan tidak cepat mengalami kerusakan kembali.

DAFTAR PUSTAKA

- Agustino, L. (2008). *Dasar-dasar Kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta.
- Arikunto, S. (2006). *Prosedur penelitian "Suatu Pendekatan Praktek"*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Azmi, F. N. (2019). *Implementasi Pembangunan Infrastruktur Jalan Pataling Tahun 2015 di Kecamatan Sungai Gelam Kabupaten Muaro Jambi*. Jambi: UIN Sutha Jambi.
- Azwar, S. (2007). *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Blora. *Kabupaten Blora Dalam Angka 2021*.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Blora. *Kecamatan Kunduran dalam Angka 2020*.
- Data Kegiatan Pembangunan Jalan dan Jembatan di Kecamatan Kunduran*.
- Data PNS Dinas PUPR Kabupaten Blora 2020*.
- Dewi, O. M. (2013). *Analisis Tingkat Perkembangan Wilayah dan Hubungannya Dengan Kesenjangan Antar Wilayah di Kabupaten Kudus Tahun 2005 dan 2010*. Semarang: lib.unnes.
- Dinas PUPR Kab. Blora. *Dokumen Data Dasar Prasarana Jembatan, Kabupaten/Kota*.
- Dokumen Data Dasar Prasarana Provinsi, Kabupaten/Kota*.
- Dokumen Kabupaten Blora Dalam Angka 2021*.
- Dokumen Struktur Organisasi Dinas PUPR Kabupaten Blora Per-2016*.
- Dwidjowijoto, R. N. (2003). *Kebijakan Publik: Formulasi, Implementasi, dan evaluasi*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo.
- Endah Puji Lestari, R. &. (2015). Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Perdesaan (Studi pada Pavingisasi Jalan Desa di Kecamatan Dander Kabupaten Bojonegoro). *Jurusan Administrasi Publik (JAP)* , 800-806.
- Hadi, S. (2001). *Metodologi Rasearch, Jilid 1*. Yogyakarta: Andi Offset.
- Indiahono, D. (2009). *Kebijakan Publik*. Yogyakarta : Gava Media.

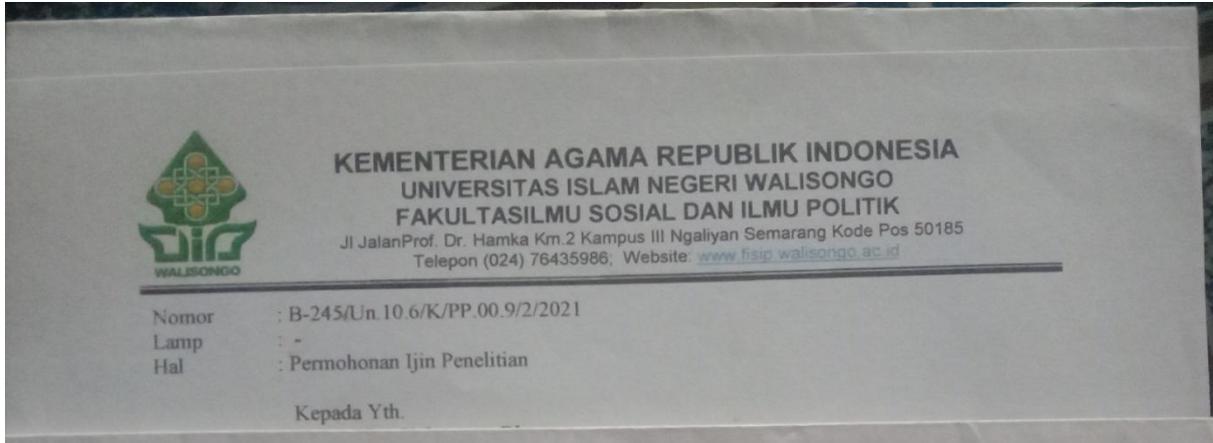
- JawaPos.com. (21 Agustus 2018). *'Lubang Tikus' Drama Komedi Satir yang Kaya akan Kritik Sosial*.
- Kristiawan, Y. (2021, 04 08). Variabel-Variabel yang Berperan Penting dalam Keberhasilan Implementasi. (S. Badriyah, Pewawancara)
- Moleong, L. J. (2007). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya Offset.
- Muhammad. (2018). *BIROKRASI (Kajian Konsep, Teori Menuju Good Governance)*. Lhokseumawe: Unimal Press.
- Munajat. (2021, Maret 07). Gambaran Umum Implementasi Pembangunan Infrastruktur Jalan Selama Pelaksanaan Kebijakan RPJMD Kabupaten Blora Tahun 2016-2021. (S. Badriyah, Pewawancara)
- Munajat. (2021, 03 07). Pembangunan Jembatan di Kecamatan Kunduran. (S. Badriyah, Pewawancara)
- Munajat. (2021, 03 07). Perkembangan Pembangunan Jalan di Kecamatan Kunduran. (S. Badriyah, Pewawancara)
- Murwati, N. (2010). *Implementasi Kebijakan Restrukturisasi Organisasi Perangkat Daerah (Studi Kasus di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta)*. Jakarta: Universitas Indonesia Library.
- Peraturan Daerah Kabupaten Blora Nomor 10 Tahun 2016. *tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kabupaten Blora tahun 2016-2021*.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan*.
- Poedjiriyanto, T. H. (2021, 02 15). Tingkat Aksesibilitas Masyarakat. (S. Badriyah, Pewawancara)
- Profil Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kab. Blora 2019*.
- Rahayu, A. (2020). *Analisis Pengaruh Tingkat Aksesibilitas Wilayah Terhadap Perkembangan Kecamatan di Kabupaten Pinrang*. Makasar: Universitas Hasanuddin.

- Royanto, A. I. (2018). Implementasi Pembangunan Infrastruktur dalam Percepatan Pembangunan Daerah Pedalaman di Kecamatan Malinau Selatan Kabupaten Malinau. *jurnal.paradigma* .
- Sabeni, A. (2001). *Pokok-Pokok Akuntansi Pemerintahan*. Edisi Empat. Yogyakarta: BPFE.
- Sagala, Z. A. (2019). *Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Jalan dan Sumber Daya Alam Terhadap Kesejahteraan Masyarakat di Kabupaten Labuhanbatu Utara*. Medan: Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN-SU Medan.
- Subarsono. (2005). *Analisis Kebijakan Publik: Konsep, Teori, dan Aplikasi* . Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Suparman. (2021, 04 04). Akses dari Rumah ke Kecamatan Kunduran. (S. Badriyah, Pewawancara)
- Suprianto, W. (2018). *Kebijakan Pemerintah Daerah dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kecamatan Gunung Sindur Kabupaten Bogor Tahun 2012*. Jakarta: FISIP UIN Syarif Hidayatullah.
- Suryono, A. (2010). *Dimensi-Dimensi Prima Teori Pembangunan*. Malang: Universitas Brawijaya Press.
- Suseno, K. (2021, 04 08). Dampak Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Terhadap Aksesibilitas. (S. Badriyah, Pewawancara)
- Suseno, K. (2021, 04 08). Kondisi Pembangunan Jembatan di Kecamatan Kunduran. (S. Badriyah, Pewawancara)
- Suseno, K. (2021, 04 08). Pelaksanaan Pembangunan Infrastruktur di Kecamatan Kunduran. (S. Badriyah, Pewawancara)
- Suseno, K. (2021, 04 08). Variabel-Variabel yang Berperan Penting dalam Keberhasilan Implementasi. (S. Badriyah, Pewawancara)
- Suyesman. (2021, 04 12). Dampak Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur terhadap Aksesibilitas. (S. Badriyah, Pewawancara)
- Suyesman. (2021, 04 12). Terwujudnya Kinerja dan Dampak yang Dikehendaki. (S. Badriyah, Pewawancara)

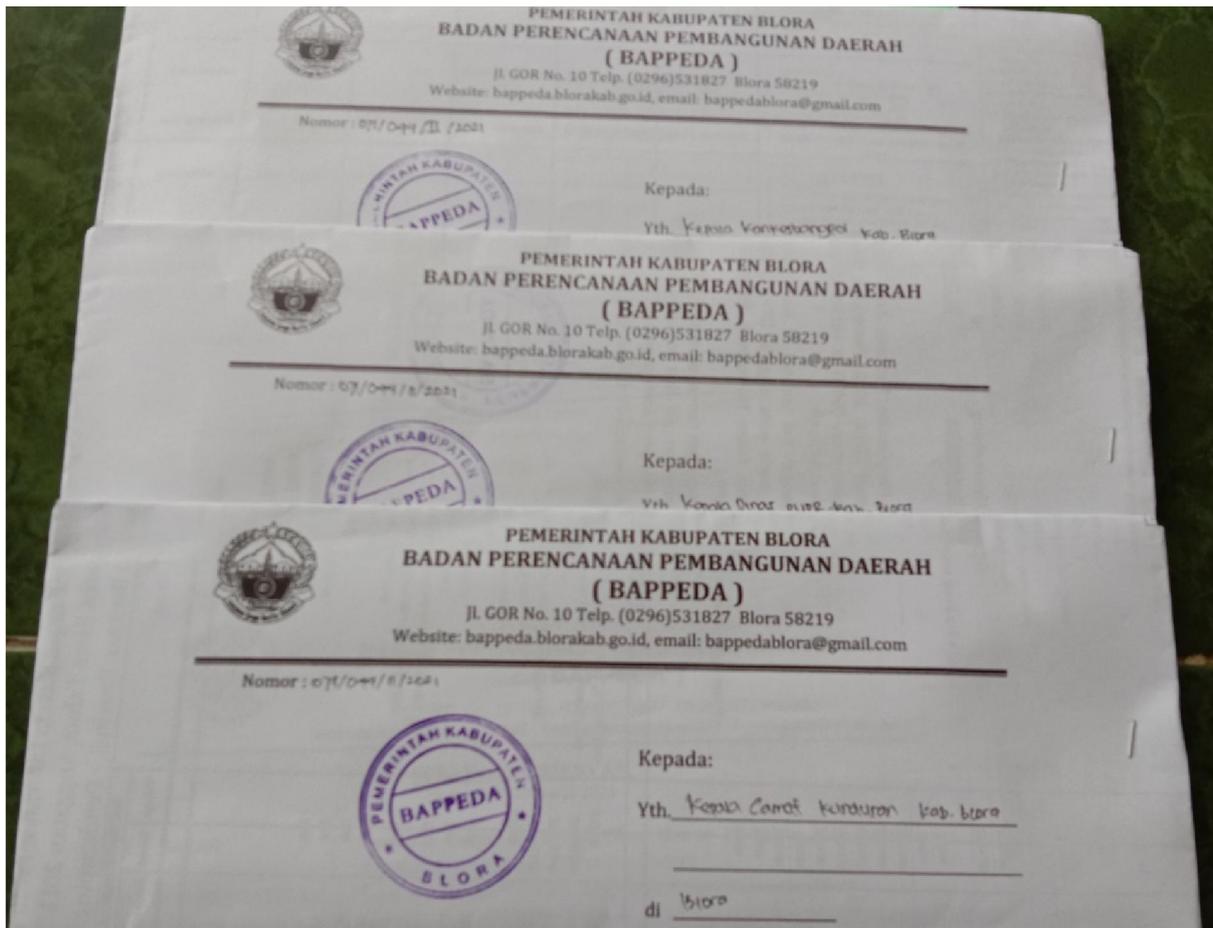
- Suyesman. (2021, 04 12). Tingkat Aksesibilitas Masyarakat Sehari-Hari. (S. Badriyah, Pewawancara)
- Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: ITB.
- Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014. *tentang Pemerintahan Daerah, Pasal 258 ayat (1)*.
- Usman, S. (2010). *Infrastruktur, Transportasi dan Pertahanan Sebagai Penggerak Utama Perkuatan Ketahanan dan Daya Saing Nasional*. Jakarta: Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi Kementerian Pendidikan Nasional.
- Wahyu Kurniawan, d. K. (2019). Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kecamatan Tabir Selatan Kabupaten Merangin dengan Menggunakan Model Donald Van Metter dan Carl Van Horn. *Jurnal Mahasiswa Ilmu Administrasi Publik (JMIAP)* .
- Walid, K. d. (2016). Peran Kecamatan dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kecamatan Beringin Kabupaten Deli Serdang. *Jurnal Ilmu Pemerintahan dan Sosial Politik. Vol. 4. No. 1. UMA. Medan* .
- Yusuf, M. (2014). *METODE PENELITIAN: Kuantitatif, Kualitatif, dan Penelitian Gabungan*. Jakarta: KENCANA.

LAMPIRAN

Lampiran 1. Surat Ijin Observasi



Surat Ijin Observasi dari Kampus



Surat Ijin Observasi dari BAPPEDA Kabupaten Blora

Lampiran 2. Pedoman Wawancara Penelitian

Fokus Penelitian	Dimensi	Arah Pertanyaan	Informan
Pelaksanaan Pembangunan Infrastruktur di Kecamatan Kunduran	Proses kegiatan pembangunan	<ul style="list-style-type: none"> • Aktor yang berperan • Pembangunan jalan meliputi kegiatan: <ol style="list-style-type: none"> a. Pemrograman dan penganggaran; b. Perencanaan teknis; c. Pengadaan tanah; d. Pelaksanaan konstruksi; dan e. Pengoperasian dan pemeliharaan jalan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dinas PUPR • UPTD • Perangkat Desa setempat • Warga
	Perkembangan	<ul style="list-style-type: none"> • Perkembangan pembangunan jalan dan jembatan di Kecamatan Kunduran pada tiap tahunnya 	<ul style="list-style-type: none"> • Dinas PUPR • UPTD • Perangkat Desa setempat • Warga
	Faktor pendukung dan penghambat	<ul style="list-style-type: none"> • Faktor-faktor pendukung dan penghambat pelaksanaan pembangunan jalan dan jembatan selama ini 	<ul style="list-style-type: none"> • Dinas PUPR • UPTD • Perangkat Desa setempat • Warga
Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur dalam RPJMD Kabupaten Blora Tahun 2016-2021	Kepatuhan	<ul style="list-style-type: none"> • Tingkat kepatuhan dalam pelaksanaan pembangunan 	<ul style="list-style-type: none"> • Dinas PUPR • UPTD
	Lancarnya Rutinitas Fungsi	<ul style="list-style-type: none"> • Tingkat pemahaman • Tingkat kelancaran dalam pelaksanaan tugas • Hubungan kerja antar implementor/pelaksana 	<ul style="list-style-type: none"> • Dinas PUPR • UPTD
	Terwujudnya Kinerja dan Dampak yang Dikehendaki	<ul style="list-style-type: none"> • Tingkat efisiensi dari pelaksanaan pembangunan • Tingkat kepuasan terhadap hasil pembangunan • Upaya peningkatan pembangunan kedepannya 	<ul style="list-style-type: none"> • Dinas PUPR • UPTD • Perangkat Desa setempat • Warga
Variabel-Variabel yang Berperan Penting dalam Keberhasilan	Komunikasi	<ul style="list-style-type: none"> • Adanya sosialisasi • Adanya keragaman dalam saluran komunikasi • Terdapat konsistensi dalam penyampaian pesan/perintah 	<ul style="list-style-type: none"> • Dinas PUPR • UPTD • Kasi pembangunan Kec. Kunduran • Warga

Implementasi	Sumber daya	<ul style="list-style-type: none"> • Staf yang memadai • Informasi mengenai cara kerja dan kepatuhan • Wewenang yang diterima • Ketersediaan fasilitas 	<ul style="list-style-type: none"> • Dinas PUPR • UPTD
	Disposisi	<ul style="list-style-type: none"> • Pengangkatan birokrat yang berkompeten • Watak dan karakteristik dari pelaksana • Pemberian insentif 	<ul style="list-style-type: none"> • Dinas PUPR
	Struktur birokrasi	<ul style="list-style-type: none"> • Prosedur standar pelaksana kebijakan • Ada tidaknya kerjasama dan koordinasi 	<ul style="list-style-type: none"> • Dinas PUPR • UPTD • Perangkat Desa setempat
Dampak implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur terhadap aksesibilitas masyarakat	Akses warga Kec. Kunduran	<ul style="list-style-type: none"> • Akses warga untuk ke pusat kecamatan dari awal hingga akhir pelaksanaan RPJMD 	<ul style="list-style-type: none"> • Pemerintah Kec. Kunduran • Perangkat Desa setempat • Warga
	Dampak adanya pembangunan jalan dan jembatan terhadap aksesibilitas keseharian warga masyarakat	<p>Mencangkup berbagai bidang:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ekonomi • Pendidikan • Kesehatan • Dan kegiatan sosial lainnya 	<ul style="list-style-type: none"> • Dinas PUPR • UPTD • Kasi pembangunan Kec. Kunduran • Perangkat Desa setempat • Warga

Lampiran 3. Dokumentasi Penelitian



Wawancara dengan Subbag Program dan Keuangan Dinas PUPR
Kabupaten Blora, (Kanthi Suseno, SE)



Wawancara dengan Seksi Pembangunan Jalan dan Jembatan Wilayah II
(Yudi Kristiawan, ST)



Wawancara dengan Pihak UPTD Pengelolaan Jalan, Jembatan dan Irigasi Wilayah III (Munajat)



Wawancara dengan Perangkat Desa Sonokidul (Suyesman)

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

A. Identitas Diri

Nama : Siti Badriyah
Tempat/Tgl Lahir : Blora, 05 Januari 1999
Jenis Kelamin : Perempuan
Agama : Islam
NIM : 1706016014
Alamat : Rt. 002 Rw. 001, Ds. Kemiri, Kec. Kunduran, Kab. Blora
No.Telp/Hp : 088233958069
Email : siti.badriyah0501@gmail.com
Nama Ayah : Sukarji
Nama Ibu : Kasiyati

B. Riwayat Pendidikan

1. SD Negeri 1 Kemiri Tahun Lulus 2011
2. MTS Darussalam Kemiri Kunduran Tahun Lulus 2014
3. SMK Annuronyah Kemadu Tahun Lulus 2017